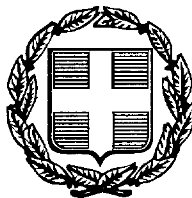

02008611208980048





# ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

## ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΤΕΥΧΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ — Αρ. Φύλλου 861

12 Αυγούστου 1998

## ΥΠΟΥΡΓΙΚΕΣ ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΓΚΡΙΣΕΙΣ

Αριθ. Δ13/31915/1314

Παράρτημα (ΑΝΝΕΧ) 2 της Σύμβασης του Σικάγου Κανόνες Αέρος (Rules of the Air).

**Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ**
**ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ**

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις του Ν. 211/1947 (ΦΕΚ 35Α) «Περί κυρώσεως εν Σικάγω υπογραφείσης Συμβάσεως Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας άρθρο 37, 54 παρ. λ' και 90».

2. Τις διατάξεις του Ν.Δ. 714/70 (ΦΕΚ 238Α) «Περί ιδρύσεως Δ/νσεως Εν. Μεταφορών και Οργανώσεως της Υπηρεσίας Πολ. Αεροπορίας» όπως τροποποιήθηκε με το Ν. 1340/83 (ΦΕΚ 35Α) τροποποίηση διατάξεων του Ν.Δ. 714/70 (ΦΕΚ 238Α).

3. Τις διατάξεις του Π.Δ. 56/89 (ΦΕΚ 28Α) «Οργανισμός της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας» όπως τροποποιήθηκε μεταγενέστερα με τα Π.Δ. 439/89, 19/92 και 35/93.

4. Το Παράρτημα (ΑΝΝΕΧ) 2 της Σύμβασης του Σικάγου Κανόνες Αέρος (Rules of the Air) όπως αυτό έχει τροποποιηθεί με την υπ' αριθμ. 32 τροποποίηση (Amendment).

5. Την ανάγκη γνωστοποίησης του εν λόγω Παραρτήματος.

6. Τις διατάξεις του Ν. 1815/88 (ΦΕΚ 250Α) άρθρο 2 παρ. 1, αποφασίζουμε:

1. Υιοθετούμε τους κανονισμούς αέρος και τις μεθόδους ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας που περιλαμβάνονται στο Παράρτημα 2 (ΑΝΝΕΧ 2) της Σύμβασης του Σικάγου όπως τροποποιήθηκε μεταγενέστερα που έχουν ως ακολούθως:

Άρθρο 1

# ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΤΥΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ

# ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι. - ΟΡΙΣΜΟΙ

***Σημείωση:*** *Στο Παράρτημα αυτό ο όρος "Εξυπηρέτηση" (Service) χρησιμοποιείται σαν αφηρημένο ουσιαστικό για τον προσδιορισμό λειτουργικού έργου ή προσφερόμενων εξυπηρετήσεων. Ο όρος "Μονάδα" (unit) χρησιμοποιείται για να προσδιορίσει ένα συλλογικό όργανο, που παρέχει συγκεκριμένη εξυπηρέτηση.*

Με αυτή την έννοια, οι πιο κάτω ορισμοί σημαίνουν:

***Άδεια Ελέγχου Εναέριας Κυκλοφορίας - Air Traffic Control Clearance.*** Εξουσιοδότηση σε αερ/φος να διακινηθεί σύμφωνα με τους όρους που καθορίζονται από Μονάδα Ελέγχου Εναέριας Κυκλοφορίας.

***Σημείωση 1η:*** *Για ευκολία ο όρος "Άδεια Ελέγχου Ε.Κ." συχνά συντέμνεται σε "Άδεια", όταν χρησιμοποιείται σε συγκεκριμένες περιπτώσεις.*

***Σημείωση 2η:*** *Ο όρος "Άδεια" μπορεί να ακολουθείται από τις λέξεις "Τροχοδρόμησης - Απογείωσης - Αναχώρησης - Διαδρομής - Προσέγγισης ή Προσγείωσης", για να προσδιορίσει το συγκεκριμένο τμήμα της πτήσης στο οποίο αναφέρεται η άδεια Ελέγχου Ε.Κ.*

***Αεροδρόμιο - Aerodrome.*** Καθορισμένη χερσαία η υδάτινη περιοχή (περιλαμβάνει κτίρια, εγκαταστάσεις και εξοπλισμό), που σκοπό έχει να χρησιμοποιείται ολικά ή μερικά για την άφιξη, αναχώρηση και κίνηση αερ/φών στην επιφάνεια εδάφους ή ύδατος.

***Αεροδρόμιο Εναλλαγής - Alternate Aerodrome.*** Αεροδρόμιο στο οποίο ένα αεροσκάφος μπορεί να κατευθυνθεί όταν καθίσταται αδύνατη ή δεν συνιστάται μετάβαση ή προσγείωση στο αεροδρόμιο προορισμού.

Στα Αεροδρόμια Εναλλαγής περιλαμβάνονται τα ακόλουθα:

α) Εναλλαχτικό απογείωσης (Take off Alternate). Είναι αεροδρόμιο εναλλαγής στο οποίο ένα αεροσκάφος μπορεί να προσγειωθεί, αν αυτό καταστεί αναγκαίο αμέσως μετά την απογείωση και δεν είναι δυνατόν να χρησιμοποιήσει το αεροδρόμιο αναχώρησης.

β) Εναλλαχτικό διαδρομής (En Route Alternate). Είναι αεροδρόμιο στο οποίο ένα αεροσκάφος μπορεί να προσγειωθεί, αν προκύψει ανωμαλία ή κατάσταση ανάγκης σε αυτό, κατά την διαδρομή.

γ) Εναλλαχτικό Προορισμού (Destination Alternate). Εναλλαχτικό αεροδρόμιο στο οποίο ένα αεροσκάφος μπορεί να κατευθυνθεί αν είναι αδύνατη ή δεν συνιστάται η προσγείωση στο αεροδρόμιο που επρόκειτο να προσγειωθεί.

***Σημείωση:*** *Το αεροδρόμιο αναχωρήσεως μπορεί να χρησιμεύσει επίσης σαν εναλλαχτικό διαδρομής ή προορισμού για την ίδια πτήση.*

***Αεροναυτικός Σταθμός - Aeronautical Station.*** Σταθμός ξηράς της κινητής αεροναυτικής εξυπηρέτησης. Σε ορισμένες περιπτώσεις αυτός μπορεί να είναι εγκατεστημένος σε πλοίο ή σε εξέδρα στη θάλασσα.

***Αεροπλάνο - Aeroplane.*** Αεροσκάφος κινούμενο με κινητήρες βαρύτερο του αέρος, που αποκτά την άντωση του κατά την πτήση, κυρίως από αεροδυναμικές αντιδράσεις πάνω σε επιφάνειες, που παραμένουν σταθερές κάτω από δεδομένες συνθήκες πτήσης.

***Αεροσκάφος - Aircraft.*** Κάθε μηχάνημα που μπορεί να επιτυγχάνει την στήριξή του στην ατμόσφαιρα με τις αντιδράσεις του αέρα, διαφορετικές από αυτές που προέρχονται από τις αντιδράσεις του αέρα πάνω στην επιφάνεια της γης.

***Αεροτροχοδρόμηση - Air Taxiing.*** Η κίνηση ενός ελικοπτέρου κάθετης προσγείωσης/απογείωσης πάνω από την επιφάνεια ενός αεροδρομίου, συνήθως με επίδραση του φαινομένου ground effect (αύξηση ανύψωσης) και με ταχύτητα εδάφους μικρότερη των 37 χλμ. ανά ώρα (20kt).

***Σημείωση:*** *Το πραγματικό σχετικό ύψος μπορεί να ποικίλλει και έτσι μερικά ελικόπτερα μπορούν να ζητήσουν αεροτροχοδρόμηση ψηλότερα από 8 μέτρα (25 πόδια) πάνω από την επιφάνεια του εδάφους (AGL) για να ελαττωθούν οι αναταράξεις λόγω της επίδρασης του εδάφους ή για να εξασφαλίσει χώρο για την χρησιμοποίηση αρπάγης ανύψωσης φορτίων.*

***Ακροβατική πτήση - Acrobatic Flight.*** Πτήση κατά την οποία εκτελούνται από αεροσκάφος σκόπιμα ελιγμοί που επιφέρουν απότομη αλλαγή στην συμπεριφορά του (attitude), μη ομαλή συμπεριφορά ή μη ομαλή μεταβολή της ταχύτητάς του.

***Αναμενόμενη Ώρα Προσέγγισης - Expected Approach Time.*** Η ώρα κατά την οποία ο Έλεγχος Εναέριας Κυκλοφορίας (ATC) αναμένει ότι αφικνούμενο αεροσκάφος, μετά από καθυστέρηση, θα αφήσει το σημείο κράτησης για να συμπληρώσει την προσέγγι-

ση του για προσγείωση.

***Σημείωση:*** *Η πραγματική ώρα που το αεροσκάφος θα αφήσει το σημείο κράτησης ορίζεται από την εξουσιοδότηση προσέγγισης (Approach Clearance).*

***Απαγορευμένη Περιοχή - Prohibited Area.*** Εναέριος χώρος καθορισμένων διαστάσεων πάνω από το έδαφος ή τα χωρικά ύδατα ενός Κράτους, μέσα στον οποίο απαγορεύεται η πτήση αεροσκαφών.

***Απόλυτο Ύψος - Altitude.*** Η κατακόρυφη απόσταση επιπέδου, σημείου ή αντικειμένου, που θεωρείται σαν σημείο, που μετράται από τη μέση στάθμη θάλασσας.

***Αρμόδια Αρχή - Appropriate Authority.***

α) Για πτήσεις πάνω από διεθνή ύδατα: Η αρμόδια αρχή του κράτους στο οποίο είναι νηολογημένο το αερ/φος.

β) Για πτήσεις εκτός διεθνών υδάτων: Η αρμόδια αρχή του κράτους που έχει την κυριαρχία της επικράτειας, πάνω από την οποία πετούν τα αερ/φη.

***Αρμόδια Αρχή Εξυπηρέτησης Εναέριας Κυκλοφορίας - Appropriate ATS Authority.*** Η αρμόδια αρχή που έχει καθορισθεί από το κράτος που είναι υπεύθυνο για την παροχή Εξυπηρετήσεων Εναέριας Κυκλοφορίας στον εναέριο χώρο που το αφορά.

***Διαδικασία Ενόργανης Προσέγγισης - Instrument Approach Procedure.*** Σειρά προκαθορισμένων ελιγμών σε σχέση με ενόργανη πτήση, με καθορισμένη προστασία από εμπόδια, από το σημείο αρχικής προσέγγισης ή, όπου είναι εφαρμόσιμο, από την αρχή μιας καθορισμένης διαδρομής άφιξης μέχρι ένα σημείο από το οποίο η προσγείωση μπορεί να ολοκληρωθεί και επιπλέον, αν η προσγείωση δεν ολοκληρώθηκε, μέχρι μία θέση στην οποία εφαρμόζονται κριτήρια αποφυγής εμποδίων κράτησης ή διαδρομής (en route).

***Διαδρομή Εξυπηρέτησης Ενέριας Κυκλοφορίας - ATS Route.*** Καθορισμένη διαδρομή σχεδιασμένη για την διοχέτευση της ροής της κυκλοφορίας, όταν είναι αναγκαίο, για τη παροχή εξυπηρετήσεων Εναέριας Κυκλοφορίας.

***Σημείωση:*** *Με τον όρο ATS Route εννοούμε, κατά περίπτωση, αεροδιάδρομους, συμβουλευτικές διαδρομές, ελεγχόμενες ή μη ελεγχόμενες, διαδρομές, διαδρομές αφίξεων ή αναχωρήσεων κ.τ.λ.*

***Διάδρομος - Runway.*** Καθορισμένη ορθογώνια περιοχή χερσαίου αεροδρομίου, κατασκευασμένη την προσγείωση και απογείωση των αεροσκαφών.

***Εγχειρίδιο Αεροναυτικών Πληροφοριών (Ε.Α.Π.) - Aeronautical Information Publication (A.I.P.).*** Εγχειρίδιο που εκδίδεται από ή με την έγκριση ενός κράτους και περιέχει αεροναυτικές πληροφορίες μόνιμου χαρακτήρα, που είναι ουσιώδεις για την αεροναυτιλία.

***Ειδική Πτήση VFR - Special VFR Flight.*** VFR πτήση, εξουσιοδοτημένη από τον Έλεγχο Εναέριας Κυκλοφορίας, να διεξαχθεί μέσα σε ζώνη ελέγχου με μετεωρολογικές συνθήκες κατώτερες των μετεωρολογικών συνθηκών για πτήσεις "εξ όψεως" (VMC).

***Ελεγχόμενη Πτήση - Controlled Flight.*** Κάθε πτήση που υπόκειται σε εξουσιοδότηση ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας.

***Ελεγχόμενο Αεροδρόμιο - Controlled Aerodrome.*** Αεροδρόμιο στην κυκλοφορία του οποίου παρέχεται εξυπηρέτηση ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας.

***Σημείωση:*** *Ο όρος "ελεγχόμενο αεροδρόμιο" σημαίνει ότι παρέχεται εξυπηρέτηση εναέριας κυκλοφορίας στην κυκλοφορία του αεροδρομίου, χωρίς αυτό να συνεπάγεται απαραίτητα και την ύπαρξη ζώνης ελέγχου.*

***Ελεγχόμενος Εναέριος Χώρος - Controlled Airspace.*** Εναέριος χώρος καθορισμένων διαστάσεων μέσα στον οποίο παρέχεται Εξυπηρέτηση Ελέγχου Εναέριας Κυκλοφορίας σε IFR και VFR πτήσεις σύμφωνα με την κατηγοριοποίηση του εναέριου χώρου.

***Σημείωση:*** *Ελεγχόμενος Εναέριος Χώρος είναι γενικός όρος ο οποίος καλύπτει τις κατηγορίες εναέριου χώρου A, B, C, D & E.*

***Εναέρια Κυκλοφορία - Air Traffic.*** Το σύνολο των ιπτάμενων ή διακινούμενων αεροσκαφών στην περιοχή ελιγμών ενός αεροδρομίου.

***Εναέριοι Χώροι Εξυπηρέτησης Εναέριας Κυκλοφορίας - Air Traffic Services Airspaces.*** Εναέριοι χώροι καθορισμένων διαστάσεων, αλφαβητικά προσδιοριζόμενοι, εντός των οποίων μπορούν να πραγματοποιηθούν συγκεκριμένοι τύποι πτήσεων, και όπου καθορίζονται οι εξυπηρετήσεις Εναέριας Κυκλοφορίας και κανόνες λειτουργίας.

***Σημείωση:*** *Οι ανωτέρω Εναέριοι Χώροι κατατάσσονται σε κατηγορίες από A έως G.*

***Εναέριος Διάδρομος - Airway.*** Περιοχή ελέγχου ή τμήμα της, καθιερωμένη με την μορφή διαδρόμου και εξοπλισμένη με ραδιοναυτιλιακά βοηθήματα.

***Εξυπηρέτηση Ε.Κ. - Air Traffic Service.*** Γενικός όρος που κατά περίπτωση σημαίνει: εξυπηρέτηση πληροφορών πτήσης, συνέγερση, συμβουλευτική, έλεγχο εναέριας κυκλοφορίας, (έλεγχο περιοχής, προσέγγισης ή αεροδρομίου).

***Εξυπηρέτηση Πληροφοριών Πτήσης - Flight Infor-***

**mation Service.** Εξυπηρέτηση που αποβλέπει στην παροχή πληροφοριών και συμβουλών, χρήσιμων για την ασφαλή και κανονική διεξαγωγή των πτήσεων.

**Εξυπηρέτηση Συνέγερσης - Alerting Service.** Εξυπηρέτηση που παρέχεται με σκοπό την ενημέρωση των αρμόδιων υπηρεσιών (organizations) σχετικά με αερ/φη που έχουν ανάγκη βοήθειας, έρευνας και διάσωσης και παροχή στις υπηρεσίες αυτές συνδρομής, όπως απαιτείται.

**Εξυπηρέτηση Ελέγχου Αεροδρομίου - Aerodrome Control Service.** Εξυπηρέτηση ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας στην κυκλοφορία του αεροδρομίου.

**Εξυπηρέτηση Ελέγχου Ε.Κ. (Ε.Ε.Κ.) - Air Traffic Control Service.** Εξυπηρέτηση που παρέχεται με τον σκοπό να:

α) προληφθούν συγκρούσεις μεταξύ αερ/φών γενικά και μεταξύ αερ/φών και εμποδίων στην περιοχή ελιγμών,

β) επιτευχθεί κανονική και γρήγορη ροή της εναέριας κυκλοφορίας.

**Εξυπηρέτηση Ελέγχου Περιοχής - Area Control Service.** Εξυπηρέτηση ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας σε ελεγχόμενες πτήσεις, μέσα σε περιοχές ελέγχου.

**Εξυπηρέτηση Ελέγχου Προσέγγισης - Approach Control Service.** Εξυπηρέτηση ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας σε ελεγχόμενες πτήσεις αφικνούμενων ή αναχωρούντων αερ/φών.

**Επαναληπτικό Σχέδιο Πτήσης - Repetitive Flight Plan.** Σχέδιο πτήσης το οποίο αναφέρεται σε σειρές συχνά επαναλαμβανόμενων, κανονικώς λειτουργούντων μεμονωμένων πτήσεων με τα ίδια βασικά χαρακτηριστικά, που υποβάλλεται από τον εκμεταλλευόμενο (operator) για φύλαξη και επαναλαμβανόμενη χρήση από τις Μονάδες Ελέγχου Εναέριας Κυκλοφορίας.

**Επικίνδυνη περιοχή - Danger Area.** Εναέριος χώρος καθορισμένων διαστάσεων μέσα στον οποίο μπορεί να επικρατούν συνθήκες που εγκυμονούν κίνδυνο για αεροσκάφη σε πτήση, σε καθορισμένες ώρες.

**Επίπεδο - Level.** Γενικός όρος σχετιζόμενος με την κατακόρυφο θέση αεροσκάφους κατά την διάρκεια της πτήσης του που σημαίνει κατά περίπτωση: ύψος σχετικό, ύψος απόλυτο ή επίπεδο πτήσης.

**Επίπεδο Πλεύσης - Cruising Level.** Το επίπεδο που διατηρεί ένα αεροσκάφος κατά την διάρκεια σημαντικού τμήματος της πτήσης του.

**Επίπεδο Πτήσης - Flight Level.** Επιφάνεια σταθερής ατμοσφαιρικής πίεσης, που σχετίζεται με τη συγκεκριμένη πίεση 1013,2 εκτοπασκάλς (hPa) και διαχωρίζεται από άλλες παρόμοιες επιφάνειες βάσει προκαθορισμένων διαστημάτων πίεσης.

***Σημείωση 1η:*** *Υψόμετρο βαρομετρικού τύπου που είναι ρυθμισμένο στη σταθερή ατμόσφαιρα:*

*α) όταν σε ένα υψόμετρο θέσουμε QNH (βαρομετρική πίεση στη μέση στάθμη θάλασσας), δείχνει απόλυτο ύψος,*

*β) όταν σε ένα υψόμετρο θέσουμε QFE, δείχνει σχετικό ύψος πάνω από το σημείο που αναφέρεται το QFE,*

*γ) όταν σε ένα υψόμετρο θέσουμε πίεση 1013,2 εκτοπασκάλς (hPa), μπορεί αυτό να χρησιμοποιηθεί για ένδειξη επιπέδων πτήσης.*

***Σημείωση 2η:*** *Οι όροι απόλυτο ύψος και σχετικό ύψος, που χρησιμοποιούνται ανωτέρω στη Σημείωση 1, δείχνουν υψομετρικά μάλλον, παρά γεωμετρικά απόλυτα και σχετικά ύψη.*

**Ζώνη Ελέγχου - Control Zone.** Ελεγχόμενος εναέριος χώρος εκτεινόμενος προς τα άνω από την επιφάνεια της γης και μέχρι ενός καθορισμένου ανώτερου ορίου.

**Ζώνη Κυκλοφορίας Αεροδρομίου - Aerodrome Traffic Zone.** Ελεγχόμενος εναέριος χώρος καθορισμένων διαστάσεων γύρω από αεροδρόμιο για την προστασία της κυκλοφορίας του.

**IFR.** Σύμβολο που χαρακτηρίζει τους κανόνες πτήσης με όργανα.

**IMC.** Σύμβολο που χαρακτηρίζει τις μετεωρολογικές συνθήκες με όργανα.

**Ισχύον Σχέδιο Πτήσης - Current Flight Plan.** Το σχέδιο πτήσης που περιλαμβάνει αλλαγές, αν υπάρχουν, οι οποίες προκλήθηκαν από μεταγενέστερες εξουσιοδοτήσεις.

**Ίχνος - Track.** Η προβολή στην επιφάνεια της γης της τροχιάς πτήσης ενός αερ/φους, που η διεύθυνσή της σε κάθε σημείο εκφράζεται με μοίρες από το βορρά [αληθινό, μαγνητικό ή βορρά ψευδοδικτύου (grid)].

**Κατάσταση Πτήσης - Flight Status.** Ένδειξη με την οποία συγκεκριμένο αερ/φος απαιτεί ή όχι ειδική μεταχείριση από τις Μονάδες εξυπηρέτησης Ε.Κ.

**Κατατεθέν Σχέδιο Πτήσης - Filed Flight Plan.** Το σχέδιο πτήσης που συμπληρώθηκε σε Μονάδα Εναέριας Κυκλοφορίας από τον Κυβερνήτη ή από οριζόμενο αντιπρόσωπο χωρίς μεταγενέστερες αλλαγές.

**Κέντρο Ελέγχου Περιοχής (ΚΕΠ) - Area Control Centre (ACC).** Μονάδα που ιδρύεται για να παρέχει εξυπηρέτηση Ελέγχου Εναέριας Κυκλοφορίας σε ελεγχόμενες πτήσεις που διεξάγονται σε ελεγχόμενες περιοχές, οι οποίες ανήκουν στη δικαιοδοσία της.

**Κέντρο Πληροφοριών Πτήσης (ΚΠΠ) - Flight Information Centre (FIC).** Μονάδα που ιδρύεται για την

παροχή πληροφοριών πτήσης και τη σήμανση συναγερμού.

***Κυβερνήτης - Pilot in Command.*** Ο χειριστής που είναι υπεύθυνος για την λειτουργία και ασφάλεια του αεροσκάφους, κατά τον χρόνο της πτήσης.

***Κυκλοφορία Αεροδρομίου - Aerodrome Traffic.*** Όλη η κυκλοφορία στην περιοχή ελιγμών ενός αεροδρομίου και όλα τα αεροσκάφη που πετούν στην γειτνίαση ενός αεροδρομίου.

***Σημείωση:*** *Ένα αεροσκάφος ειναι στη γειτνίαση ενός αεροδρομίου όταν πετάει μέσα, εισέρχεται ή εξέρχεται από τον κύκλο κυκλοφορίας του αεροδρομίου.*

***Μέλος Πληρώματος Πτήσης - Flight Crew Member.*** Μέλος πληρώματος, κάτοχος αεροπορικού πτυχίου ιπταμένου, που του έχουν ανατεθεί καθήκοντα ουσιώδη για την λειτουργία αεροσκάφους κατά την διάρκεια του χρόνου της πτήσης.

***Μεταβατικό Απόλυτο Ύψος - Transition Altitude.*** Το απόλυτο ύψος στο οποίο ή κάτω από το οποίο, η κατακόρυφη θέση ενός αερ/φους ελέγχεται βάσει απολύτων υψών.

***Μετεωρολογικές Συνθήκες Πτήσης με Όργανα (IMC) - Instrument Meteorological Conditions (IMC).*** Μετεωρολογικές συνθήκες σύμφωνα με τις οποίες η ορατότητα, η απόσταση από τα νέφη και η οροφή είναι μικρότερες από τα ελάχιστα όρια για πτήσεις "εξ όψεως".

***Σημείωση:*** *Τα καθορισμένα ελάχιστα για μετεωρολογικές συνθήκες πτήσης "εξ όψεως" (VMC) περιέχονται στο κεφάλαιο 4 του παρόντος.*

***Μετεωρολογικές Συνθήκες Πτήσης "Εξ Όψεως" (VMC) - Visual Meteorological Conditions (VMC).*** Μετεωρολογικές συνθήκες σύμφωνα με τις οποίες η ορατότητα, η απόσταση από τα νέφη και η οροφή είναι ίσες ή μεγαλύτερες από τα καθορισμένα ελάχιστα όρια.

***Σημείωση:*** *Τα καθορισμένα ελάχιστα όρια περιέχονται στο κεφάλαιο 4 του παρόντος.*

***Μη Επανδρωμένο Ελεύθερο Αερόστατο - Unmanned Free Baloon.*** Είναι ένα μη μηχανοκίνητο, μη επανδρωμένο, ελαφρότερο του αέρα αεροσκάφος σε ελεύθερη πτήση.

***Σημείωση.*** *Τα μη επανδρωμένα ελεύθερα αερόστατα ταξινομούνται σαν βαρέα, μεσαία και ελαφρά, σύμφωνα με τις προδιαγραφές που περιέχονται στο Πρόσθεμα (Appendix) 4 του παρόντος.*

***Μονάδα Ελέγχου Ε.Κ. - Air Traffic Control Unit.*** Γενικός όρος που κατά περίπτωση σημαίνει Κέντρο Ελέγχου Περιοχής, Υπηρεσία Ελέγχου Προσέγγισης ή Πύργο Ελέγχου Αεροδρομίου.

***Μονάδα Εξυπηρέτησης Ε.Κ. - Air Traffic Services Unit.*** Γενικός όρος που κατά περίπτωση σημαίνει, μονάδα Ελέγχου Εναέριας Κυκλοφορίας, Κέντρο Πληροφοριών Πτήσης ή Υπηρεσία, αναφορών Εναέριας Κυκλοφορίας.

***Ορατότητα - Visibility.*** Η ικανότητα, όπως αυτή καθορίζεται από τις ατμοσφαιρικές συνθήκες και εκφράζεται σε μονάδες απόστασης, να βλέπει κανείς και αναγνωρίζει εμφανή αντικείμενα, μη φωτιζόμενα, κατά την διάρκεια της ημέρας και εμφανή, φωτιζόμενα αντικείμενα, κατά την διάρκεια της νύχτας.

***Ορατότητα Εδάφους - Ground Visibility.*** Η ορατότητα σε αεροδρόμιο, όπως αναφέρεται από εντεταλμένο παρατηρητή.

***Ορατότητα Πτήσης - Flight Visibility.*** Η ορατότητα μπροστά από το θάλαμο διακυβέρνησης ενός αερ/φους, σε πτήση.

***Όριο Εξουσιοδότησης - Clearance Limit.*** Το σημείο μέχρι το όποιο αερ/φος έλαβε άδεια ελέγχου Ε.Κ.

***Οροφή - Ceiling.*** Το σχετικό ύψος, πάνω από το έδαφος ή το νερό, της βάσης του χαμηλότερου στρώματος νεφών, κάτω από τα 6000 μέτρα (20.000 πόδια), το οποίο καλύπτει πάνω από το μισό του ουράνιου θόλου.

***Περιορισμένη Περιοχή - Restricted Area.*** Εναέριος χώρος καθορισμένων διαστάσεων πάνω από το έδαφος ή τα χωρικά ύδατα ενός Κράτους, μέσα στον οποίο επιτρέπεται η πτήση αεροσκαφών σύμφωνα με ρητούς εξειδικευμένους όρους (certain specified conditions).

***Περιοχή Ελέγχου - Control Area.*** Ελεγχόμενος εναέριος χώρος εκτεινόμενος προς τα πάνω, από καθορισμένο ύψος (limit) πάνω από την επιφάνεια της γης.

***Περιοχή Ελιγμών - Manoeuvring Area.*** Το τμήμα αεροδρομίου το οποίο χρησιμοποιείται για την απογείωση, προσγείωση και τροχοδρόμηση των αερ/φών, χωρίς να περιλαμβάνονται οι χώροι στάθμευσης.

***Περιοχή Κίνησης - Movement Area.*** Τμήμα αεροδρομίου το οποίο χρησιμοποιείται για την απογείωση, προσγείωση και τροχοδρόμηση των αερ/φών και αποτελείται από την περιοχή ελιγμών και τους χώρους στάθμευσης.

***Περιοχή Πληροφοριών Πτήσης - Flight Information Region (FIR).*** Εναέριος χώρος καθορισμένων διαστάσεων μέσα στον οποίο παρέχεται εξυπηρέτηση πληροφοριών πτήσης και εξυπηρέτησης συνέγερσης.

***Περιοχή Προσγείωσης - Landing Area.*** Τμήμα της περιοχής κίνησης που προορίζεται για τη προσγείωση ή απογείωση των αερ/φών.

***Περιοχή Σημάτων - Signal Area.*** Περιοχή του αεροδρομίου που χρησιμοποιείται για την επίδειξη σημάτων εδάφους.

***Πίεση Απόλυτου Ύψους - Pressure Altitude.*** Η ατμοσφαιρική πίεση, η οποία εκφράζεται σε μονάδες απόλυτου ύψους που αντιστοιχεί σε εκείνη την πίεση της Standard ατμόσφαιρας όπως ορίζεται στο Παράρτημα (ANNEX) 8.

***Πληροφορία Κυκλοφορίας - Traffic Information.*** Πληροφορία εκδιδόμενη απο Μονάδα εξυπηρέτησης Ελέγχου Εναέριας Κυκλοφορίας, με σκοπό να συνεγείρει τον κυβερνήτη, σε σχέση με άλλη γνωστή ή παρατηρηθείσα εναέρια κυκλοφορία, η οποία μπορεί να βρίσκεται εγγύτατα με την θέση ή την προτιθέμενη διαδρομή της πτήσης και να βοηθήσει τον κυβερνήτη να αποφύγει την συγκρουση.

***Πορεία - Heading.*** Η διεύθυνση προς την οποία δείχνει ο διαμήκης άξονας του αερ/φους, εκφραζόμενη συνήθως σε μοίρες από το Βορρά (αληθινό, μαγνητικό, πυξίδας ή ψευτοδικτύου - GRID).

***Πορεία Ανόδου - Cruise Climb.*** Τεχνική πλεύσης ενός αεροπλάνου με την οποία επιτυγχάνεται μία καθαρή αύξηση του ύψους, καθώς μειώνεται η μάζα του.

***Πτήση με Όργανα (IFR) - IFR Flight.*** Η πτήση που διεξάγεται σύμφωνα με τους κανόνες πτήσεων με όργανα.

***Πτήση "Εξ Όψεως" - VFR Flight.*** Η πτήση που διεξάγεται σύμφωνα με τους κανόνες πτήσεων "εξ όψεως".

***Πύργος Ελέγχου Αεροδρομίου - Aerodrome Control Tower.*** Μονάδα που ιδρύεται με σκοπό την παροχή Εξυπηρέτησης Ελέγχου Εναέριας Κυκλοφορίας στην κυκλοφορία του αεροδρομίου.

***Σημείο Αναφοράς - Reporting Point.*** Καθορισμένη γεωγραφική τοποθεσία, σε σχέση με την οποία αεροσκάφος μπορεί να αναφέρει την θέση του.

***Σταθμός Ελέγχου Αερεπίγειων Επικοινωνιών - Air Ground Control Radio Station.*** Αεροναυτικός σταθμός τηλεπικοινωνιών, που έχει πρωταρχική ευθύνη για τον χειρισμό των επικοινωνιών που αφορούν την πτήση και τον έλεγχο του αεροσκάφους σε μια δεδομένη περιοχή.

***Συμβουλευτική Εξυπηρέτηση Ε.Κ. - Air Traffic Advisory Service.*** Εξυπηρέτηση που παρέχεται μέσα σε συμβουλευτικό εναέριο χώρο και αποσκοπεί στην κατά το δυνατό εξασφάλιση διαχωρισμού στο μέγιστο πρακτικό βαθμό μεταξύ αερ/φών, τα οποία πετούν σύμφωνα με IFR Σχέδια Πτήσης.

***Συμβουλευτική Διαδρομή - Advisory Route.*** Καθορισμένη εναέρια διαδρομή κατά μήκος της οποίας παρέχεται συμβουλευτική εξυπηρέτηση Ε.Κ.

***Συμβουλευτικός Εναέριος Χώρος - Advisory Airspace.*** Εναέριος χώρος καθορισμένων διαστάσεων ή καθορισμένη εναέρια διαδρομή εντός των οποίων παρέχεται συμβουλευτική εξυπηρέτηση εναέριας κυκλοφορίας.

***Συμβουλή Αποφυγή Κυκλοφορίας - Traffic Avoidance Advice.*** Συμβουλή που παρέχεται από Μονάδα εξυπηρέτησης Εναέριας Κυκλοφορίας, η οποία καθορίζει ελιγμούς για να βοηθήσει τον χειριστή αεροσκάφους να αποφυγή σύγκρουση.

***Σημείο Αλλαγής - Change over Point.*** Το σημείο στο οποίο ένα αεροσκάφος που πετάει σε τμήμα διαδρομής Εναέριας Κυκλοφορίας, που ορίζεται με την βοήθεια πολύ υψηλής συχνότητας (VHF) πανκατευθυντικών ραδιοφάρων, αναμένεται να αλλάξει την κύρια ναυτιλιακή του καθοδήγηση από το ραδιοβοήθημα που ευρίσκεται πίσω από το αεροσκάφος στο επόμενο ραδιοβοήθημα που ευρίσκεται εμπρός του.

***Συνολικά Υπολογιζόμενος Απαιτούμενος Χρόνος - Total Estimated Elapsed Time.*** Για τις IFR πτήσεις, είναι ο χρόνος που υπολογίζεται ότι απαιτείται από την απογείωση ενός αεροσκάφους, μέχρι την άφιξη του πάνω σε εκείνο το καθορισμένο σημείο, που ορίζεται με την βοήθεια ραδιοβοηθημάτων, από το οποίο προτίθεται να αρχίσει μια ενόργανη διαδικασία προσέγγισης ή, αν δεν υπάρχουν βοηθήματα ναυτιλίας σχετιζόμενα με το αεροδρόμιο προορισμού, την άφιξη πάνω από το αεροδρόμιο προορισμού. Για τις VFR πτήσεις, είναι ο υπολογιζόμενος χρόνος που απαιτείται από την απογείωση μέχρι την άφιξη στο αεροδρόμιο προορισμού.

***Σύστημα Αεροσκάφους για Αποφυγή Σύγκρουσης - Airborne Collision Avoidance System (ACAS).*** Σύστημα στο αερ/φος βασιζόμενο στα σήματα του αποκριτή του δευτερεύοντος ραντάρ επιτήρησης (SSR), που λειτουργεί ανεξάρτητα από εξοπλισμό εδάφους, για να εκδίδει συμβουλές στον κυβερνήτη αεροσκάφους για άλλα αεροσκάφη σε απόσταση δυνητικής σύγκρουσης και τα οποία είναι εφοδιασμένα με αποκριτή SSR.

***Σχέδιο Πτήσης - Flight Plan.*** Καθορισμένες πληροφορίες που παρέχονται στις Μονάδες εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας σχετικά με προτιθέμενη πτήση ή τμήμα πτήσης ενός αερ/φους.

***Σχετικό Ύψος - Height.*** Η κατακόρυφη απόσταση επιπέδου, σημείου ή αντικείμενου, που θεωρείται σαν σημείο, που μετράται από καθορισμένη θέση (datum).

***Τερματική Περιοχή Ελέγχου - Terminal Control Area.*** Περιοχή ελέγχου που δημιουργείται συνήθως στη συμβολή διαδρόμων εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας, στη γειτνίαση ενός ή περισσότερων μεγάλων

αεροδρομίων.

***Τροχοδρόμηση - Taxiing.*** Αυτοδύναμη κίνηση ενός αερ/φους πάνω στην επιφάνεια ενός αεροδρομίου η οποία δεν περιλαμβάνει την απογείωση και προσγείωση.

***Τροχόδρομος - Taxiway.*** Καθορισμένος διάδρομος χερσαίου αεροδρομίου κατασκευασμένος για την τροχοδρόμηση αερ/φών προορισμένος να συνδέει ένα τμήμα του αεροδρομίου με ένα άλλο και περιλαμβάνει:

α) *Συνδετήριους με το χώρο στάθμευσης αεροσκαφών (Aircraft Stand Taxilane.* Τμήμα του χώρου στάθμευσης αεροσκαφών σχεδιασμένο σαν τροχόδρομος που παρέχει πρόσβαση στους χώρους στάθμευσης των αεροσκαφών μόνο.

β) *Τροχόδρομος χώρου στάθμευσης αεροσκαφών (Apron Taxiway).* Τμήμα του συστήματος διαδρόμων τροχοδρόμησης που ευρίσκεται στο χώρο στάθμευσης, και έχει σκοπό να παρέχει πρόσβαση τροχοδρόμησης διαμέσου του χώρου στάθμευσης.

γ) *Τροχόδρομος ταχείας εξόδου (Rapid Exit Taxiway).* Τροχόδρομος συνδεδεμένος με διάδρομο προσγείωσης σε οξεία γωνία και σχεδιασμένος να επιτρέπει στα προσγειούμενα [illegible] να εξέρχονται με μεγαλύτερες ταχύτητες από εκείνες που επιτυγχάνονται σε άλλους τροχόδρομους εξόδου, με αποτέλεσμα να ελαχιστοποιούν τον χρόνο χρησιμοποίησης του διαδρόμου.

***Υπηρεσία Αναφορών Ε.Κ. - Air Traffic Services Reporting Office.*** Μονάδα Ε.Κ. που δημιουργείται για την λήψη αναφορών που αφορούν τις εξυπηρετήσεις Ε.Κ., και τα σχέδια πτήσης που υποβάλλονται πριν από την αναχώρηση.

***Σημείωση:*** Η Υπηρεσία Αναφορών εξυπηρέτησης Ε.Κ. μπορεί να ιδρυθεί σαν μία αναξάρτητη Μονάδα Ε.Κ. ή να λειτουργεί σε συνδυασμό με μία μονάδα που υπάρχει, δηλαδή σαν μια μονάδα εξυπηρέτησης Ε.Κ., ή μονάδα εξυπηρέτησης αεροναυτικών πληροφοριών.

***Υπηρεσία Ελέγχου Προσέγγισης - Approach Control Office (APP).*** Μονάδα που ιδρύεται για να παρέχει εξυπηρέτηση ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας σε ελεγχόμενες πτήσεις αφικνούμενων και αναχωρούντων αερ/φών, σε ένα ή περισσότερα αεροδρόμια.

***Υπολογιζόμενη Ώρα Έναρξης Τροχοδρόμησης - Estimated Off Block Time.*** Η υπολογιζόμενη ώρα κατά την οποία το αερ/φος θα αρχίσει να κινείται από τον χώρο στάθμευσης, με σκοπό την αναχώρηση.

***Υπολογιζόμενη Ώρα Άφιξης - Estimated Time of Arrival.*** Για τις IFR πτήσεις, είναι η ώρα κατά την οποία υπολογίζεται ότι ένα αερ/φος θα φθάσει σε εκείνο το καθορισμένο σημείο, που προσδιορίζεται σε σχέση με τα ναυτιλιακά βοηθήματα, από το οποίο πρόκειται να αρχίσει η διαδικασία ενόργανης προσέγγισης, ή, αν κανένα ναυτιλιακό βοήθημα δε σχετίζεται με το αεροδρόμιο, η ώρα κατά την οποία το αερ/φος θα φθάσει πάνω από το αεροδρόμιο. Για τις VFR πτήσεις, η ώρα κατά την οποία υπολογίζεται ότι το αερ/φος θα φθάσει πάνω από το αεροδρόμιο.

***Χώρος Στάθμευσης - Apron.*** Καθορισμένη περιοχή σε χερσαίο αεροδρόμιο, προορισμένη να υποδέχεται αερ/φη για επιβίβαση-αποβίβαση επιβατών, εξυπηρέτηση ταχυδρομείου ή φορτίων, ανεφοδιασμό σε καύσιμα, στάθμευση, ή τεχνική συντήρηση.

***VFR.*** Σύμβολο που χρησιμοποιείται για τον καθορισμό των κανόνων πτήσης "εξ όψεως".

***VMC.*** Σύμβολο που χαρακτηρίζει τις μετεωρολογικές συνθήκες "εξ όψεως".

# ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2. ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΑΕΡΟΣ

## 2.1. Εδαφική Εφαρμογή των Κανόνων Αέρος

2.1.1. Οι κανόνες αέρος εφαρμόζονται στα αεροσκάφη που φέρουν την εθνικότητα και τα χαρακτηριστικά νηολόγησης ενός Συμβαλλόμενου Κράτους, οπουδήποτε και αν βρίσκονται, στο μέτρο που οι κανόνες αυτοί δεν έρχονται σε αντίθεση με τους κανόνες τους δημοσιευμένους από το Κράτος που έχει την δικαιοδοσία για υπερπτήσεις πάνω από την επικράτεια του.

***ΣΗΜΕΙΩΣΗ:*** *Το Συμβούλιο του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO) αποφάσισε με την αποδοχή του Παραρτήματος 2 τον Απρίλιο 1948 και της Διόρθωσης υπ' αριθμ. 1 του αναφερόμενου Παραρτήματος τον Νοέμβριο 1951, ότι, το Παράρτημα ορίζει Κανόνες που σχετίζονται με την πτήση και τους ελιγμούς αεροσκαφών υπό την έννοια του άρθρου 12 της Σύμβασης. Συνεπώς, πάνω από τα διεθνή ύδατα οι κανόνες αυτοί εφαρμόζονται χωρίς εξαίρεση.*

2.1.2. Αν και για όσο διάστημα, ένα Συμβαλλόμενο Κράτος δεν έχει γνωστοποιήσει στον Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO) κάτι περί του αντιθέτου, θεωρείται, όσο αφορά στα αεροσκάφη του νηολογίου του, ότι συμφωνεί με τα ακόλουθα:

Για σκοπούς πτήσης πάνω από εκείνα τα τμήματα των διεθνών υδάτων όπου ένα Συμβαλλόμενο Κράτος έχει αποδεχθεί, συμμορφούμενο με μια Περιοχική Συμφωνία Αεροναυτιλίας, την ευθύνη της παροχής Εξυπηρετήσεων Εναέριας Κυκλοφορίας, η αρμόδια αρχή Εξυπηρέτησης Εναέριας Κυκλοφορίας [Air Traffic Services (ATS)] όπου αυτή αναφέρεται στο παρόν Παράρτημα, είναι η αρμόδια Αρχή η επιφορτισμένη από το Κράτος για την παροχή αυτών των Υπηρεσιών.

***ΣΗΜΕΙΩΣΗ:*** *Η φράση Περιοχική Συμφωνία Αεροναυτιλίας αναφέρεται σε συμφωνία που έχει εγκριθεί από το Συμβούλιο του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO), συνήθως μετά από πρόταση (advice) Περιοχικής Σύσκεψης Αεροναυτιλίας.*

## 2.2. Συμμόρφωση με τους Κανόνες Αέρος

Η λειτουργία αεροσκάφους, είτε κατά την διάρκεια της πτήσης, είτε στην περιοχή κίνησης του αεροδρομίου, θα πρέπει να εκτελείται σύμφωνα με τους γενικούς κανόνες και επιπλέον, όταν είναι σε πτήση, είτε με:

α) Κανόνες πτήσης εξ όψεως (VFR) ή

β) Κανόνες πτήσης με όργανα (IFR)

***ΣΗΜΕΙΩΣΗ 1:*** *Πληροφορίες σχετικές με τις παρεχόμενες εξυπηρετήσεις σε αεροσκάφη που πετούν είτε με κανόνες πτήσης με όργανα, είτε με κανόνες πτήσης εξ' όψεως μέσα στις 7 κατηγορίες του Εναέριου Χώρου στις οποίες παρέχονται εξυπηρετήσεις Ελέγχου Εναέριας Κυκλοφορίας, περιέχονται στις παραγράφους 2.6.1. και 2.6.3. του Παραρτήματος (Annex) 11.*

***ΣΗΜΕΙΩΣΗ 2:*** *Χειριστής μπορεί να επιλέξει να πετάξει σύμφωνα με τους κανόνες πτήσεως με όργανα, σε μετεωρολογικές συνθήκες εξ όψεως, ή να του ζητηθεί να το πράξει από τη αρμόδια Αρχή Ελέγχου Εναέριας Κυκλοφορίας.*

## 2.3. Ευθύνη για την Συμμόρφωση με τους Κανόνες Αέρος.

2.3.1. Ευθύνη του Κυβερνήτη (Pilot-in-Command).

Ο κυβερνήτης αεροσκάφους, ανεξάρτητα αν χειρίζεται τους μηχανισμούς ελέγχου πτήσης (controls) ή όχι, είναι υπεύθυνος για την λειτουργία του αεροσκάφους σύμφωνα με τους κανόνες αέρος, εκτός αν ο κυβερνήτης παρεκκλίνει από αυτούς τους κανόνες σε περιστάσεις που καθιστούν τέτοιες ενέργειες απόλυτα αναγκαίες για λόγους ασφάλειας.

2.3.2. Ενέργειες πριν από την Πτήση

Πριν από την έναρξη μιας πτήσης ο κυβερνήτης αεροσκάφους ενημερώνεται με όλες τις διαθέσιμες πληροφορίες σχετικές με την προτιθέμενη πτήση. Προκειμένου για πτήσεις πέρα από την γειτνίαση του αεροδρομίου καθώς και για όλες τις IFR πτήσεις, στις ενέργειες πριν την πτήση περιλαμβάνεται προσεκτική μελέτη των τρεχουσών διαθέσιμων αναφορών καιρού και προγνώσεων, λαμβάνοντας υπ' όψιν τις απαιτήσεις σε καύσιμα και καθορισμός εναλλακτικών ενεργειών σε περίπτωση κατά την οποίαν η πτήση δεν θα μπορέσει να ολοκληρωθεί όπως αρχικά σχεδιάστηκε.

## 2.4. Αρμοδιότητα (Authority) του Κυβερνήτη Αεροσκάφους

Ο κυβερνήτης αεροσκάφους έχει την τελική αρμοδιότητα ως προς την διάθεση του αεροσκάφους, όταν κυβερνά αυτό.

## 2.5. Χρήση Οινοπνευματωδών Ποτών, Ναρκωτικών ή Φαρμάκων

Σε κανένα δεν επιτρέπεται η διακυβέρνηση αεροσκάφους ή άσκηση καθηκόντων σαν μέλος πληρώματος (flight crew member) αεροσκάφους, εφόσον βρίσκεται υπό την επήρεια οινοπνευματώδους ποτού, ναρκωτικού ή φαρμάκου, επειδή εξαιτίας αυτών η ικανότητα δράσης του ατόμου που τα χρησιμοποιεί μειώνεται.

# ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 - ΓΕΝΙΚΟΙ ΚΑΝΟΝΕΣ

## 3.1. Προστασία Προσώπων και Ιδιοκτησιών

### 3.1.1. Αμελής η Ριψοκίνδυνος Χειρισμός Αεροσκάφους

Απαγορεύεται ο χειρισμός αεροσκάφους κατά αμελή ή ριψοκίνδυνο τρόπο, για να μη τίθεται σε κίνδυνο η ζωή ή η περιουσία άλλων.

### 3.1.2. Ελάχιστα Σχετικά Ύψη (Minimum Heights)

Με την αναγκαία εξαίρεση στις περιπτώσεις προσγείωσης ή απογείωσης, ή κατόπιν παροχής ειδικής άδειας από την αρμόδια Αρχή, τα αεροσκάφη δεν πετούν πάνω από τις πυκνοκατοικημένες (congested) περιοχές πόλεων, κωμοπόλεων, οικισμών ή τις υπαίθριες συγκεντρώσεις προσώπων, εκτός αν βρίσκονται σε τέτοιο ύψος ώστε να είναι δυνατό, σε περίπτωση που παρουσιαστεί κατάσταση ανάγκης, να εκτελεστεί προσγείωση χωρίς να προκαλέσει κίνδυνο σε πρόσωπα ή ιδιοκτησίες στο έδαφος.

***ΣΗΜΕΙΩΣΗ:*** *Βλέπε κατωτέρω παράγραφο 4.6 για ελάχιστα σχετικά ύψη για VFR πτήσεις και παραγρ. 5.1.2. για ελάχιστα επίπεδα για IFR πτήσεις.*

### 3.1.3. Επίπεδα Πλεύσης (Cruising Levels)

Τα επίπεδα πλεύσης στα οποία μπορεί να διεξαχθεί πτήση ή τμήμα αυτής, θα εκφράζονται σε:

α) επίπεδα πτήσης (flight levels), για πτήσεις στο ή πάνω από το χαμηλότερο χρησιμοποιήσιμο επίπεδο πτήσης ή, όπου είναι εφαρμόσιμο, πάνω από το μεταβατικό απόλυτο ύψος.

β) απόλυτα ύψη (altitudes), για πτήσεις κάτω του χαμηλότερου χρησιμοποιήσιμου επιπέδου πτήσης, ή όπου είναι εφαρμόσιμο, στο ή κάτω από το μεταβατικό απόλυτο ύψος.

ΣΗΜΕΙΩΣΗ: Το σύστημα των επιπέδων πτήσης περιγράφεται στο εγχειρίδιο του ICAO υπ' αριθμ. 8168 με τίτλο "Διαδικασίες για εξυπηρετήσεις Αεροναυτιλίας - Λειτουργία Αεροσκαφών".

### 3.1.4. Απόρριψη ή Ψεκασμός

**Από αεροσκάφος σε πτήση δεν γίνεται απόρριψη ή ψεκασμός, εκτός αν γίνεται με όρους καθορισμένους από την αρμόδια Αρχή και όπως υποδεικνύεται με σχετικές πληροφορίες, συμβουλές και / ή εξουσιοδότηση από την αρμόδια Μονάδα Εξυπηρέτησης Εναέριας Κυκλοφορίας.**

### 3.1.5. Ρυμούλκηση (Towing)

Αεροσκάφος ή άλλο αντικείμενο δεν θα ρυμουλκούνται από άλλο αεροσκάφος, εκτός αν αυτό γίνεται σύμφωνα με τις απαιτήσεις που καθορίζονται από την αρμόδια Αρχή και όπως υποδεικνύεται με σχετικές πληροφορίες, συμβουλές και / ή εξουσιοδότηση από την αρμόδια μονάδα εξυπηρέτησης Εναέριας Κυκλοφορίας.

### 3.1.6. Πτώσεις Αλεξιπτωτιστών

Πτώσεις αλεξιπτωτιστών, εκτός των περιπτώσεων καθόδου ανάγκης, δεν εκτελούνται εκτός αν γίνονται με όρους που καθορίζονται από την αρμόδια Αρχή, και όπως υποδεικνύεται με σχετικές πληροφορίες, συμβουλές και / ή εξουσιοδότηση από την αρμόδια μονάδα εξυπηρέτησης Εναέριας Κυκλοφορίας.

### 3.1.7. Ακροβατική Πτηση

Αεροσκάφος δεν εκτελεί ακροβατική πτήση, εκτός αν αυτό γίνεται με όρους που καθορίζονται από την αρμόδια Αρχή και όπως υποδεικνύεται από σχετικές πληροφορίες, συμβουλές, και / ή εξουσιοδότηση από την αρμόδια μονάδα εξυπηρέτησης Εναέριας Κυκλοφορίας.

### 3.1.8. Πτήσεις σε Σχηματισμό

Αεροσκάφη δεν πετούν σε σχηματισμό εκτός αν αυτό προσυμφωνηθεί από τους κυβερνήτες των αεροσκαφών που λαμβάνουν μέρος στην πτήση και, για πτήση σε σχηματισμό σε ελεγχόμενο εναέριο χώρο, σύμφωνα με τους όρους που καθορίζονται από την αρμόδια(ες) Αρχή(ες) εξυπηρέτησης Εναέριας Κυκλοφορίας. Οι όροι θα περιλαμβάνουν τα κατωτέρω:

α) ο σχηματισμός λειτουργεί σαν ένα αεροσκάφος σε σχέση με την αεροναυτιλία και τα σημεία αναφοράς,

β) ο διαχωρισμός μεταξύ αεροσκαφών κατά την πτήση, γίνεται με την ευθύνη του αρχηγού της πτήσης και των κυβερνητών των άλλων αεροσκαφών που συμμετέχουν στην πτήση και περιλαμβάνει μεταβατικά στάδια, όταν τα αεροσκάφη προβαίνουν σε χειρισμούς για να επανακτήσουν τον διαχωρισμό τους μέσα στον σχηματισμό και κατά την διάρκεια της σύνθεσης και διάσπασης του σχηματισμού,

γ) διατηρείται από κάθε αεροσκάφος απόσταση που δεν υπερβαίνει το 1 χλμ. (0,5 N.M) πλευρικά και κατά μήκος και τα 30 μ. (100 FT) κατακόρυφα από τον αρχηγό της πτήσης.

3.1.9. Μη Επανδρωμένα Ελεύθερα Αερόστατα (Unmanned Free Ballons)

Μη επανδρωμένο ελεύθερο αερόστατο τίθεται σε λειτουργία κατά τέτοιο τρόπο ώστε να ελαχιστοποιεί ενδεχόμενους κινδύνους σε πρόσωπα, περιουσίες ή άλλα αεροσκάφη και σύμφωνα με τους όρους που καθορίζονται στο Πρόσθεμα 4 του παρόντος.

3.1.10. Απαγορευμένες και Περιορισμένες Περιοχές

Αεροσκάφη δεν πετούν σε απαγορευμένες ή περιορισμένες περιοχές, οι ιδιαιτερότητες των οποίων έχουν δεόντως δημοσιευθεί, εκτός αν οι πτήσεις γίνονται σύμφωνα με τους όρους των περιορισμών, ή με την άδεια του Κράτους πάνω από την επικράτεια του οποίου οι περιοχές αυτές έχουν εγκαθιδρυθεί.

**3.2. Αποφυγή Συγκρούσεων**

***ΣΗΜΕΙΩΣΗ:*** *Είναι σημαντικό να υπάρχει συνεχής επαγρύπνηση στο θάλαμο διακυβέρνησης ενός αεροσκάφους σε πτήση με σκοπό την ανίχνευση πιθανών συγκρούσεων,, ανεξάρτητα από το είδος της πτήσης ή την κατηγορία του εναέριου χώρου στον οποίο πετά, καθώς και όταν κινείται στην περιοχή κίνησης του αεροδρομίου.*

3.2.1. Εγγύτητα (Proximity).

Αεροσκάφος δεν κινείται κοντά σε άλλο αεροσκάφος σε τέτοια εγγύτητα ώστε να δημιουργήσει κίνδυνο σύγκρουσης.

3.2.2. Δικαίωμα Προτεραιότητας (Right of Way).

Αεροσκάφος που έχει προτεραιότητα διατηρεί την πορεία και την ταχύτητά του, αλλά η τήρηση των ανωτέρω δεν απαλλάσσει τον κυβερνήτη από την ευθύνη του να ενεργεί κατά τέτοιο τρόπο και να προβαίνει σε τέτοιες ενέργειες, συμπεριλαμβανομένων ελιγμών αποφυγής σύγκρουσης που βασίζονται σε υποχρεωτικές οδηγίες που εκδίδονται από την ηλεκτρονική συσκευή ACAS (σύστημα αποφυγής σύγκρουσης αεροσκαφών), ώστε να αποτρέψει με τον καλύτερο τρόπο την σύγκρουση.

***ΣΗΜΕΙΩΣΗ 1:*** *Επιχειρησιακές διαδικασίες για την χρήση του ACAS περιέχονται στο εγχειρίδιο του ICAO υπ' αριθμ. 8168, τόμος I, μέρος VIII, κεφάλαιο 3.*

***ΣΗΜΕΙΩΣΗ 2:*** *Απαιτήσεις εξοπλισμού των αεροσκαφών με συσκευή ACAS διαλαμβάνονται στο Παράρτημα (Annex) 6, μέρος I, κεφάλαιο 6.*

3.2.2.1. Αεροσκάφος που υποχρεώνεται από τους κανόνες των εδαφίων κατωτέρω να παραχωρεί την προτεραιότητα σε άλλο αεροσκάφος, πρέπει να αποφεύγει να διέρχεται πάνω, κάτω ή μπροστά από το άλλο αεροσκάφος, εκτός αν περάσει σε αρκετά μεγάλη απόσταση και λάβει υπόψη την επίδραση των αεροδινών του άλλου αεροσκάφους.

3.2.2.2. *Προσέγγιση κατά Μέτωπον (Approaching Head-on).* Όταν δύο αεροσκάφη προσεγγίζουν κατά μέτωπο ή σχεδόν έτσι και υπάρχει κίνδυνος σύγκρουσης, αμφότερα οφείλουν να μεταβάλλουν την πορεία τους προς τα δεξιά.

3.2.2.3. *Σύγκλιση (Converging).* Όταν δυο αεροσκάφη συγκλίνουν σχεδόν στο ίδιο επίπεδο, το αεροσκάφος που έχει το άλλο στα δεξιά του παραχωρεί προτεραιότητα, εκτός από τις εξής περιπτώσεις:

α) μηχανοκίνητα αεροσκάφη βαρύτερα του αέρα, παραχωρούν προτεραιότητα σε αερόπλοια, ανεμόπτερα και αερόστατα,

β) αερόπλοια παραχωρούν προτεραιότητα στα ανεμόπτερα και αερόστατα,

γ) ανεμόπτερα παραχωρούν προτεραιότητα σε αερόστατα.

δ) μηχανοκίνητα αεροσκάφη παραχωρούν προτεραιότητα σε αεροσκάφη τα οποία φαίνεται να ρυμουλκούν άλλα αεροσκάφη ή αντικείμενα.

3.2.2.4. *Υπερφαλάγγιση (Overtaking).* Υπερφαλαγγίζον αεροσκάφος είναι αεροσκάφος που προσεγγίζει άλλο από πίσω, σε γραμμή που σχηματίζει γωνία μικρότερη από 70 μοίρες με το επίπεδο συμμετρίας του άλλου. Είναι δηλαδή σε τέτοια θέση σχετικά με το άλλο αεροσκάφος, ώστε είναι αδύνατο να δει την νύχτα ή τα αριστερά (PORT) ή τα δεξιά (STARBOARD) ναυτιλιακά φώτα του άλλου αεροσκάφους. Το υπερφαλαγγιζόμενο αεροσκάφος έχει προτεραιότητα και το υπερφαλαγγίζον αεροσκάφος, είτε ανέρχεται, κατέρχεται, ή πετά σε οριζόντια πτήση, παραχωρεί προτεραιότητα στο άλλος αεροσκάφος μεταβάλλοντας την πορεία του προς τα δεξιά, και καμία μεταγενέστερη αλλαγή στις σχετικές θέσεις των δύο αεροσκαφών απαλλάσει το υπερφαλαγγίζον αεροσκάφος από αυτή την υποχρέωσή του μέχρι να απομακρυνθεί τελείως.

3.2.2.5. *Προσγείωση (Landing).*

3.2.2.5.1. Αεροσκάφος που πετά ή κινείται στο έδαφος ή επί του ύδατος, παραχωρεί προτεραιότητα σε αεροσκάφος που προσγειώνεται ή βρίσκεται στην τελική φάση προσέγγισης για προσγείωση.

3.2.2.5.2. Όταν δύο ή περισσότερα αεροσκάφη, βαρύτερα από τον αέρα προσεγγίζουν αεροδρόμιο με σκοπό την προσγείωση, το αεροσκάφος που βρίσκεται στο ψηλότερο επίπεδο παραχωρεί προτεραιότητα στο αεροσκάφος που πετά σε χαμηλότερο επίπεδο, αλλά το τελευταίο δεν επωφελείται από το πλεονέκτημα του κανόνα αυτού για να διακόψει ένα άλλο αεροσκάφος που

είναι στην τελική φάση προσέγγισης για προσγείωση, ή να υπερφαλαγγίσει αυτό. Παρόλα αυτά, τα μηχανοκίνητα, βαρύτερα από τον αέρα αεροσκάφη παραχωρούν προτεραιότητα στα ανεμόπτερα.

3.2.2.5.3. *Αναγκαστική Προσγείωση (Emergency Landing).* Αεροσκάφος το οποίο αντιλαμβάνεται ένα άλλο να εκτελεί αναγκαστική προσγείωση, παραχωρεί σε αυτό προτεραιότητα.

3.2.2.6. *Απογείωση (Taking Off).* Αεροσκάφος που τροχοδρομεί στη περιοχή ελιγμών ενός αεροδρομίου, παραχωρεί προτεραιότητα σε αεροσκάφος που απογειώνεται ή πρόκειται να απογειωθεί.

3.2.2.7. *Επίγεια Κίνηση Αεροσκαφών (Surface Movement of Aircraft)*

3.2.2.7.1. Σε περίπτωση κινδύνου σύγκρουσης μεταξύ δύο αεροσκαφών που τροχοδρομούν στην περιοχή κίνησης ενός αεροδρομίου, εφαρμόζονται τα ακόλουθα:

α) όταν δύο αεροσκάφη προσεγγίζουν κατά μέτωπο, η σχεδόν έτσι, αμφότερα σταματούν ή, όταν είναι δυνατόν, μεταβάλλουν πορεία προς τα δεξιά, ώστε να κρατήσουν ικανοποιητική απόσταση,

β) όταν δύο αεροσκάφη ευρίσκονται σε συγκλίνουσες πορείες, εκείνο που έχει το άλλο στα δεξιά του παραχωρεί προτεραιότητα,

γ) Αεροσκάφος που υπερφαλαγγίζεται από ένα άλλο, έχει προτεραιότητα και το υπερφαλαγγίζον αεροσκάφος κρατά ικανοποιητική απόσταση από αυτό.

***ΣΗΜΕΙΩΣΗ:*** *Για την περιγραφή υπερφαλλαγγίζοντος αεροσκάφους βλ. παράγρ. 3.2.2.4. ανωτέρω.*

3.2.2.7.2. Αεροσκάφος που τροχοδρομεί στην περιοχή των ελιγμών, σταματά και κρατά σε όλες τις θέσεις κράτησης τροχοδρόμησης, εκτός αν εξουσιοδοτηθεί διαφορετικά από τον Πύργο Ελέγχου Αεροδρομίου.

***ΣΗΜΕΙΩΣΗ:*** *Η σήμανση των σημείων κράτησης τροχοδρόμησης και τα σχετικά σύμβολα διαλαμβάνονται στο Παράρτημα 14, Τόμος Ι, παράγρ. 5.2.9. και 5.4.2.*

3.2.2.7.3. Αεροσκάφος που τροχοδρομεί στην περιοχή ελιγμών σταματά και θα κρατά σε όλους τους φωτεινούς σηματοδότες στάσης και μπορεί να συνεχίσει μόνον όταν τα φώτα αυτά σβήσουν.

**3.2.3 Φώτα που πρέπει να εμφανίζουν αεροσκάφη**

***ΣΗΜΕΙΩΣΗ 1:*** ***Τα χαρακτηριστικά των φώτων για τα αεροπλάνα που ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις της παρ. 3.2.3, διαλαμβάνονται στο Παράρτημα (Annex) 8. Προδιαγραφές για τα ναυτιλιακά φώτα αεροπλάνων περιέχονται στα προσθέματα των μερών Ι και ΙΙ του Παραρτήματος (Annex) 6.*** *Λεπτομερείς τεχνικές προδιαγραφές για φώτα αεροπλάνων περιέχονται στο εγχειρίδιο ICAO υπ' αριθμ. 9051 με τίτλο "Πτητική Ικανότητα" Τμήμα ΙΙΙ και για ελικόπτερα τμήμα IV του ιδίου εγχειριδίου.*

***ΣΗΜΕΙΩΣΗ 2:*** *Στην έννοια των παραγρ. 3.2.3.2(γ) και 3.2.3.4(α) κατωτέρω, αεροσκάφος νοείται ότι κινείται όταν: τροχοδρομεί, ρυμουλκείται ή σταματά προσωρινά κατά την τροχοδρόμηση ή ρυμούλκησή του.*

***ΣΗΜΕΙΩΣΗ 3:*** *Για αεροσκάφη επί της επιφανείας του ύδατος βλέπε παράγρ. 3.2.6.2. κατωτέρω.*

3.2.3.1. Εκτός των διατάξεων της παρ.3.2.3.5. κατωτέρω, από την δύση μέχρι την ανατολή ηλίου ή κατά την διάρκεια οποιασδήποτε άλλης περιόδου η οποία καθορίζεται από την αρμόδια Αρχή, όλα τα αεροσκάφη κατά την πτήση επιδεικνύουν:

α) φώτα αποφυγής συγκρουσης που σκοπό έχουν να προσελκύσουν την προσοχή στο αεροσκάφος και,

β) ναυτιλιακά φώτα με σκοπό να δείχνουν την σχετική πορεία του αεροσκάφους στον εμπλεκόμενο παρατηρητή. Άλλα φώτα δεν πρέπει να επιδεικνύονται όταν υπάρχει πιθανότητα από λάθος να εκληφθούν σαν ναυτιλιακά.

***ΣΗΜΕΙΩΣΗ:*** *Φώτα τοποθετημένα για άλλους σκοπούς, όπως φώτα προσγείωσης και προβολείς στράπτου, μπορούν να χρησιμοποιηθούν επιπρόσθετα με τα φώτα αποφυγής σύγκρουσης, που καθορίζονται στο εγχειρίδιο του ICAO υπ' αριθμ. 9051 με τίτλο "Πτητική Ικανότητα" για να ενισχύσουν την θέα του αεροσκάφους.*

3.2.3.2. Εκτός των διατάξεων της παραγρ. 3.2.3.5. κατωτέρω, από την δύση μέχρι την ανατολή του ηλίου ή κατά την διάρκεια οποιασδήποτε άλλης περιόδου καθορισμένης από την αρμόδια Αρχή, όλα τα αεροσκάφη που κινούνται στην περιοχή κίνησης ενός αεροδρομίου:

α) επιδεικνύουν τα ναυτιλιακά φώτα με σκοπό να χάνουν εμφανή την σχετική πορεία τους στον εμπλεκόμενο παρατηρητή. Άλλα φώτα δεν πρέπει να επιδεικνύονται όταν υπάρχει πιθανότητα από λάθος να εκληφθούν σαν ναυτιλιακά,

β) εκτός όταν είναι ακινητοποιημένα και κατά διαφορετικό τρόπο φωτισμένα, τα αεροσκάφη στην περιοχή κίνησης ενός αεροδρομίου επιδεικνύουν φώτα με σκοπό να δείξουν τα ακραία σημεία της δομής τους,

γ) όλα τα αεροσκάφη που κινούνται στην περιοχή κίνησης ενός αεροδρομίου επιδεικνύουν φώτα, προκειμένου να ελκύσουν την προσοχή σ' αυτά, και

δ) όλα τα αεροσκάφη στην περιοχή κίνησης ενός αεροδρομίου των οποίων οι μηχανές λειτουργούν, επιδεικνύουν φώτα για να χάνουν εμφανές το γε-

γονος αυτό.

***ΣΗΜΕΙΩΣΗ:*** *Αν είναι κατάλληλα τοποθετημένα στο αεροσκάφος, τα ναυτιλιακά φώτα που αναφέρονται στην παραγρ. 3.2.3.1.(β) επίσης πληρούν τις απαιτήσεις της παραγρ. 3.2.3.2.(β). Τα κόκκινα φώτα αποφυγής σύγκρουσης, τοποθετημένα για να πληρούν τις απαιτήσεις της παραγρ. 3.2.3.1.(α) επίσης πληρούν και τις απαιτήσεις των παραγρ. 3.2.3.2.(γ) και 3.2.3.2.(δ) με τον όρο ότι δεν είναι επικίνδυνα εκτυφλωτικά για τους εμπλεκόμενους παρατηρητές.*

3.2.3.3. Εκτός των διατάξεων της παραγράφου 3.2.3.5. κατωτέρω, όλα τα αεροσκάφη που πετούν και είναι εφοδιασμένα με φώτα αποφυγής σύγκρουσης, για την εκπλήρωση των απαιτήσεων της παραγρ. 3.2.3.1.(α) ανωτέρω επιδεικνύουν τα φώτα αυτά και για περιόδους πέραν των καθοριζομένων στην παραγρ. 3.2.3.1. ανωτέρω.

3.2.3.4. Εκτός των διατάξεων της παραγρ. 3.2.3.5., όλα τα αεροσκάφη που:

α) κινούνται στην περιοχή κίνησης ενός αεροδρομίου και είναι εφοδιασμένα με φώτα αποφυγής συγκρούσεων που ικανοποιούν τις απαιτήσεις της παραγρ. 3.2.3.2.(γ), ή

β) βρίσκονται στην περιοχή κίνησης ενός αεροδρομίου και είναι εφοδιασμένο με φώτα που ικανοποιούν τις απαιτήσεις της παραγρ. 3.2.3.2δ),

επιδεικνύουν τα φώτα αυτά και πέραν της περιόδου που καθορίζεται στην παραγρ. 3.2.3.2.

3.2.3.5. Χειριστής επιτρέπεται να σβήσει ή να μειώσει την ένταση οποιωνδήποτε αναλαμπόντων φώτων (Flashing Lights), τα οποία πληρούν τις απαιτήσεις των παραγράφων 3.2.3.1, 3.2.3.2, 3.2.3.3, και 3.2.3.4., εφόσον αυτά πράγματι ή πιθανολογείται ότι:

α) επηρεάζουν δυσμενώς την ικανοποιητική εκτέλεση των καθηκόντων, ή

β) είναι επικίνδυνα εκτυφλωτικά για τους εκτός του αεροσκάφους εμπλεκόμενους παρατηρητές.

3.2.4. Εικονικές Ενόργανες Πτήσεις
(Simulated Instrument Flights)

Αεροσκάφος δε πετά με συνθήκες εικονικής ενόργανης πτήσης, εκτός αν:

α) είναι εφοδιασμένο με διπλούς μηχανισμούς ελέγχου σε πλήρη λειτουργία, και

β) πτυχιούχος πιλότος κρατά την θέση ελέγχου ώστε να ενεργεί σαν πιλότος ασφαλείας για το πρόσωπο που πετά με συνθήκες εικονικής ενόργανης πτήσης. Ο πιλότος ασφαλείας έχει επαρκή ορατότητα προς τα εμπρός και προς αμφότερες τις πλευρές του αεροσκάφους, ή εξουσιοδοτημένος παρατηρητής, ο οποίος ευρίσκεται σε επικοινωνία με τον πιλότο ασφαλείας, καταλαμβάνει θέση μέσα στο αεροσκάφος από την οποία το πεδίο ορατότητας του συμπληρώνει επαρκώς το πεδίο ορατότητας του πιλότου ασφαλείας.

3.2.5. Πτήση Γύρω και Μέσα στην Γειτνίαση Αεροδρομίου

Αεροσκάφος που πετά γύρω ή μέσα στην γειτνίαση ενός αεροδρομίου, ανεξάρτητα αν είναι μέσα στην ζώνη κυκλοφορίας αεροδρομίου:

α) παρατηρεί την άλλη κυκλοφορία του αεροδρομίου με σκοπό την αποφυγή σύγκρουσης,

β) συμμορφώνεται με ή αποφεύγει τα ίχνη κυκλοφορίας που σχηματίζονται από άλλα αεροσκάφη, που πετούν,

γ) εκτελεί όλες τις στροφές προς τα αριστερά, όταν προσεγγίζει για προσγείωση και μετά την απογείωση, εκτός αν έχει λάβει διαφορετικές οδηγίες,

δ) προσγειώνεται και απογειώνεται αντίθετα προς τον άνεμο, εκτός αν λόγοι ασφαλείας, διαμόρφωσης διαδρόμου ή εκτίμησης Εναέριας Κυκλοφορίας, υπαγορεύουν ότι είναι προτιμότερη διαφορετική κατεύθυνση.

***ΣΗΜΕΙΩΣΗ 1:*** *Βλέπε παράγρ. 3.6.5.1. κατωτέρω*

***ΣΗΜΕΙΩΣΗ 2:*** *Σε ζώνες κυκλοφορίας αεροδρομίου, υπάρχει η δυνατότητα εφαρμογής επιπρόσθετων κανόνων πέραν των ανωτέρω.*

3.2.6. Χειρισμοί επί της επιφάνειας του ύδατος

***ΣΗΜΕΙΩΣΗ:*** *Επιπλέον των προβλεπόμενων στην παράγραφο, 3.2.6.1. κατωτέρω του παρόντος, έχουν θεσπιστεί κανόνες στους: Διεθνείς Κανονισμούς για την αποφυγή συγκρούσεων στην θάλασσα, οι οποίοι αναπτύχθηκαν από το Διεθνές Συνέδριο Αναθεώρησης των Διεθνών Κανονισμών για την Αποφυγή Συγκρούσεων στη Θάλασσα. (Λονδίνο 1972), μπορεί δε να έχουν εφαρμογή σε ορισμένες περιπτώσεις χειρισμού αεροσκαφών επί της επιφάνειας του ύδατος. [Τα διαλαμβανόμενα στην ανωτέρω σημείωση έχουν κυρωθεί από ελληνικής πλευράς με το Ν.Δ 93/1974 (ΦΕΚ 293Α) όπως τροποποιήθηκε με το Π.Δ. 94/1977 (ΦΕΚ 30Α)].*

3.2.6.1. Όταν δύο αεροσκάφη ή ένα αεροσκάφος και ένα πλοίο προσεγγίζουν με κίνδυνο σύγκρουσης, οι κυβερνήτες των αεροσκαφών ενεργούν με προσοχή λαμβάνοντας υπ' όψη τις υπάρχουσες καταστάσεις, συνθήκες και περιορισμούς του αντίστοιχου σκάφους (craft).

3.2.6.1.1. *Σύγκλιση (Converging).* Όταν αεροσκάφος έχει στα δεξιά του άλλο αεροσκάφος ή πλοίο, παραχωρεί προτεραιότητα έτσι ώστε να κρατηθεί σε ικανοποιη-

τική απόσταση.

3.2.6.1.2. *Κατά Μέτωπο Προσέγγιση (Approaching Head- on).* Αεροσκάφος που προσεγγίζει άλλο αεροσκάφος ή πλοίο κατά μέτωπο ή σχεδόν έτσι, μεταβάλλει την πορεία του προς τα δεξιά, ώστε να κρατηθεί σε ικανή (well clear) απόσταση.

3.2.6.1.3. *Υπερφαλάγγιση (Overtaking).* Αεροσκάφος ή πλοίο που υπερφαλαγγίζεται, έχει προτεραιότητα και το υπερφαλαγγίζον μεταβάλλει την πορεία του, για να κρατηθεί σε ικανή απόσταση.

3.2.6.1.4. *Προσγείωση και απογείωση (Landing and Taking off).* Αεροσκάφος που προσγειώνεται ή απογειώνεται από την επιφάνεια του ύδατος διατηρείται, όσο αυτό είναι πρακτικά δυνατό, σε ικανή απόσταση από όλα τα πλοία και αποφεύγει να εμποδίζει την ναυτιλία τους.

3.2.6.2. *Φώτα που θα επιδεικνύονται από αεροσκάφη στην επιφάνεια του ύδατος.* Μεταξύ δύσης και ανατολής ηλίου ή άλλης περιόδου μεταξύ δύσης και ανατολής η οποία καθορίζεται από την αρμόδια Αρχή, όλα τα αεροσκάφη στη επιφάνεια του ύδατος, επιδεικνύουν φώτα όπως απαιτείται από τους Διεθνείς Κανονισμούς για την Αποφυγή Σύγκρουσης στην Θάλασσα (αναθεώρηση 1972), εκτός αν δεν είναι πρακτικό να ενεργήσουν έτσι, οπότε επιδεικνύουν φώτα κατά το δυνατόν όμοια σε χαρακτηριστικά και θέση με εκείνα που απαιτούνται από τους Διεθνείς Κανονισμούς, της παραγράφου αυτής.

***ΣΗΜΕΙΩΣΗ 1:*** *Προδιαγραφές των φώτων που επιδεικνύονται από αεροσκάφη στη επιφάνεια του ύδατος περιέχονται στο Παράρτημα (Annex) 6, Προσθέματα Ι και ΙΙ.*

***ΣΗΜΕΙΩΣΗ 2:*** *Οι Διεθνείς Κανονισμοί Αποφυγής Σύγκρουσης στην Θάλασσα καθορίζουν ότι οι κανόνες για τα φώτα εφαρμόζονται από την δύση μέχρι την ανατολή του ηλίου. Κάθε μικρότερη περίοδος μεταξύ δύσης και ανατολής ηλίου που έχει καθορισθεί σύμφωνα με την παρούσα παραγρ. 3.2.6.2., δεν μπορεί να εφαρμοσθεί σε περιοχές όπου εφαρμόζεται ο Διεθνής Κανονισμός Αποφυγής Συγκρούσεων στην Θάλασσα λ.χ. Διεθνή Ύδατα.*

## 3.3. Σχέδια Πτήσης

### 3.3.1. Υποβολή Σχεδίου Πτήσης

3.3.1.1. Πληροφορίες σχετικές με προτιθέμενη πτήση ή τμήμα αυτής, που παρέχονται στις Μονάδες Εξυπηρέτησης Εναέριας Κυκλοφορίας, έχουν την μορφή Σχεδίου Πτήσης.

3.3.1.2. Σχέδιο Πτήσης υποβάλλεται πριν από την διεξαγωγή:

α) όλων των πτήσεων ή τμημάτων τους, στις οποίες παρέχεται εξυπηρέτηση Εναέριας Κυκλοφορίας,

β) όλων των IFR πτήσεων, μέσα σε συμβουλευτικό Εναέριο Χώρο,

γ) όλων των πτήσεων μέσα σε καθορισμένες περιοχές ή κατά μήκος καθορισμένων διαδρομών, όταν έτσι απαιτείται από την αρμόδια Αρχή Εξυπηρέτησης Εναέριας Κυκλοφορίας για την διευκόλυνση παροχής πληροφοριών πτήσης και εξυπηρετήσεων συνέγερσης, έρευνας και διάσωσης,

δ) όλων των πτήσεων μέσα σε καθορισμένες περιοχές ή κατά μήκος καθορισμένων διαδρομών όταν έτσι απαιτείται από την αρμόδια Αρχή Εξυπηρέτησης Εναέριας Κυκλοφορίας για διευκόλυνση του συντονισμού με τις αρμόδιες Στρατιωτικές Μονάδες ή με τις Μονάδες εξυπηρέτησης Εναέριας Κυκλοφορίας όμορων Κρατών για να αποφευχθεί η πιθανή ανάγκη αναχαίτισης με σκοπό την αναγνώριση των αεροσκαφών,

ε) όλων των πτήσεων που διασχίζουν διεθνή σύνορα.

***ΣΗΜΕΙΩΣΗ:*** *Ο όρος "ΣΧΕΔΙΟ ΠΤΗΣΗΣ" χρησιμοποιείται για να σημάνει κατά περίπτωση, πλήρεις πληροφορίες σε όλες τις στήλες που περιλαμβάνονται στην περιγραφή του σχέδιου πτήσης, που καλύπτει όλη την διαδρομή μιας πτήσης, ή περιορισμένες πληροφορίες που απαιτούνται όταν ο σκοπός είναι να εκδοθεί μία εξουσιοδότηση για ένα μικρό τμήμα πτήσης, όπως να διασταυρώσει ένα αεροδιάδρομο, να απογειωθεί ή να προσγειωθεί σε ένα ελεγχόμενο αεροδρόμιο.*

3.3.1.3. Σχέδιο Πτήσης υποβάλλεται πριν την αναχώρηση σε Γραφείο Αναφορών Εξυπηρέτησης Εναέριας Κυκλοφορίας, ή κατά την διάρκεια της πτήσης μεταβιβαζόμενο στην αρμόδια Μονάδα Εξυπηρέτησης Εναέριας Κυκλοφορίας, ή σε σταθμό Ελέγχου Αερεπίγειας Επικοινωνίας, εκτός αν έχουν γίνει διακανονισμοί για υποβολή επαναληπτικών σχέδιων πτήσης.

3.3.1.4. Εκτός αν έχει ορισθεί διαφορετικά από την αρμόδια Αρχή Εξυπηρέτησης Εναέριας Κυκλοφορίας, Σχέδιο Πτήσεως για πτήση στην οποία θα παρασχεθούν Υπηρεσίες Ελέγχου Εναέριας Κυκλοφορίας, ή συμβουλευτική Εξυπηρέτηση Εναέριας Κυκλοφορίας, υποβάλλεται τουλάχιστον 60 λεπτά πριν από την αναχώρηση, ή, αν υποβάλλεται κατά την διάρκεια της πτήσης, σε χρόνο τέτοιο ο οποίος θα εξασφαλίζει την αποδοχή του από την αρμόδια Μονάδα Εξυπηρέτησης Εναέριας Κυκλοφορίας τουλάχιστον 10 λεπτά πριν τον υπολογιζόμενο χρόνο άφιξης του αεροσκάφους:

α) στο προτιθέμενο σημείο εισόδου σε μια περιοχή Ελέγχου ή Συμβουλευτική περιοχή, ή

β) στο σημείο διασταύρωσης με αεροδιάδρομο ή συμβουλευτική διαδρομή.

3.3.2. Περιεχόμενα Σχεδίου Πτήσης

Το Σχέδιο Πτήσης περιλαμβάνει πληροφορίες που αφορούν εκείνες από τις ακόλουθες στήλες που θεωρούνται συναφείς από την αρμόδια Αρχή Εξυπηρέτησης Εναέριας Κυκλοφορίας:

- Χαρακτηριστικό Αεροσκάφους.
- Κανόνες πτήσης και τύπος πτήσης.
- Αριθμός και τύπος αεροσκάφους ή αεροσκαφών και κατηγορία αεροδινών.
- Συσκευές ραδιοεπικοινωνίας.
- Αεροδρόμιο αναχώρησης (Βλ. Σημείωση 1)
- Υπολογιζόμενος χρόνος έναρξης τροχοδρόμησης (βλ. Σημείωση 2)
- Ταχύτητα (ες) πλεύσης.
- Επίπεδο (α) πλεύσης.
- Διαδρομή που θα ακολουθήσει.
- Αεροδρόμιο προορισμού και συνολικός υπολογιζόμενος χρόνος διάρκειας πτήσης.
- Αεροδρόμιο (α) εναλλαγής.
- Διάρκεια καυσίμων.
- Συνολικός αριθμός επιβαινόντων ατόμων στο αεροσκάφος(η).
- Εξοπλισμός για καταστάσεις ανάγκης και επιβίωσης.
- Άλλες πληροφορίες.

***ΣΗΜΕΙΩΣΗ 1:*** *Για Σχέδια Πτήσης που υποβάλλονται κατά την διάρκεια της πτήσης, οι πληροφορίες που παρέχονται σχετικά με την στήλη αυτή, είναι ένδειξη της τοποθεσίας από την οποία μπορούν να αντληθούν, αν απαιτηθεί, συμπληρωματικές πληροφορίες που αφορούν την πτήση.*

***ΣΗΜΕΙΩΣΗ 2:*** *Για Σχέδια Πτήσης που υποβάλλονται κατά την διάρκεια της πτήσης αντί του υπολογιζόμενου χρόνου έναρξης τροχοδρόμησης δίνεται ο χρόνος πάνω από το πρώτο σημείο της σχετικής με το σχέδιο πτήσης διαδρομής.*

***ΣΗΜΕΙΩΣΗ 3:*** *Ο όρος Αεροδρόμιο όπου χρησιμοποιείται στο Σχέδιο Πτήσης, έχει σκοπό να καλύψει και τοποθεσίες άλλες εκτός των αεροδρομίων που μπορούν να χρησιμοποιηθούν από ορισμένους τύπους αεροσκαφών λ.χ. ελικόπτερα - αερόστατα.*

3.3.3 Συμπλήρωση Σχεδίου Πτήσης

3.3.3.1. Το σχέδιο πτήσης, ανεξάρτητα από τον σκοπό υποβολής του, περιλαμβάνει πληροφορίες στις σχετικές στήλες, όπως θα ισχύει, μέχρι και του αεροδρομίου(ων) εναλλαγής. Οι πληροφορίες αφορούν όλη την διαδρομή (ή τμήμα της) για την οποία υποβλήθηκε το σχέδιο πτήσης.

3.3.3.2. Στο Σχέδιο πτήσης περιλαμβάνονται επιπρόσθετα πληροφορίες και για όλες τις άλλες στήλες, όπως θα ισχύει, όταν έτσι καθορίζεται από την αρμόδια Αρχή εξυπηρέτησης Εναέριας κυκλοφορίας, ή όποτε άλλοτε θεωρηθεί αναγκαίο από το πρόσωπο που υποβάλλει το σχέδιο πτήσης.

3.3.4. Αλλαγές στο Σχέδιο Πτήσης

Με εξαίρεση τις διατάξεις της παρ. 3.6.2.2. κατωτέρω, όλες οι αλλαγές σε Σχέδιο Πτήσης που υποβάλλεται για μια IFR ή μια VFR πτήση που εκτελείται σαν ελεγχόμενη πτήση, αναφέρονται όσο το δυνατόν συντομότερα στην αρμόδια Μονάδα Εξυπηρέτησης Εναέριας Κυκλοφορίας. Για άλλες VFR πτήσεις, σημαντικές αλλαγές στο Σχέδιο Πτήσης, αναφέρονται όσο το δυνατόν συντομότερα, στην αρμόδια Μονάδα Εξυπηρέτησης Εναέριας Κυκλοφορίας.

***ΣΗΜΕΙΩΣΗ 1:*** *Πληροφορίες που υποβάλλονται πριν από την αναχώρηση και αφορούν διάρκεια καυσίμων, ή συνολικό αριθμό επιβαινόντων προσώπων, αν δεν είναι σωστές κατά την ώρα της αναχώρησης, αποτελούν σημαντική μεταβολή στο Σχέδιο Πτήσης και γι αυτό πρέπει να αναφέρονται.*

***ΣΗΜΕΙΩΣΗ 2:*** *Διαδικασίες για υποβολή αλλαγών σε επαναληπτικά Σχέδια Πτήσης, περιέχονται στο Εγχειρίδιο του ICAO υπ' αριθμ. 4444, τμήμα II, με τίτλο: Κανόνες Αέρος και Εξυπηρετήσεις Εναέριας Κυκλοφορίας.*

3.3.5. Κλείσιμο του Σχέδιου Πτήσης

3.3.5.1. Εκτός αν καθορισθεί διαφορετικά από την αρμόδια Αρχή Εξυπηρέτησης Εναέριας Κυκλοφορίας, αναφορά άφιξης γίνεται είτε προσωπικά, είτε ραδιοτηλεφωνικά, το συντομότερο δυνατό μετά την προσγείωση, προς την αρμόδια Μονάδα Εξυπηρέτησης Εναέριας Κυκλοφορίας στο αεροδρόμιο άφιξης, για οποιαδήποτε πτήση για την οποία έχει υποβληθεί σχέδιο πτήσης καλύπτοντας ολόκληρη την πτήση ή το υπόλοιπο τμήμα της πτήσης μέχρι το αεροδρόμιο προορισμού.

3.3.5.2. Όταν σχέδιο πτήσης έχει υποβληθεί μόνο για ένα τμήμα μιας πτήσης, διαφορετικό εκείνου που απομένει μέχρι τον προορισμό, κλείνει, όταν απαιτείται, με κατάλληλη αναφορά στην σχετική Μονάδα Εξυπηρέτησης Εναέριας Κυκλοφορίας.

3.3.5.3. Όταν δεν υπάρχει Μονάδα Εξυπηρέτησης Εναέριας Κυκλοφορίας στο αεροδρόμιο άφιξης, η αναφορά άφιξης, όταν απαιτείται, γίνεται το συντομότερο δυνατό μετά την προσγείωση και με το ταχύτερο διαθέσιμο μέσο, στην πλησιέστερη Μονάδα Εξυπηρέτησης

Εναέριας Κυκλοφορίας.

3.3.5.4. Όταν είναι γνωστό ότι στο αεροδρόμιο άφιξης οι τηλεπικοινωνιακές διευκολύνσεις είναι ανεπαρκείς και δεν υπάρχουν διαθέσιμες, εναλλακτικές διευθετήσεις για τον χειρισμό αναφορών άφιξης στο έδαφος αναλαμβάνονται οι ακόλουθες ενέργειες: Αμέσως πριν την προσγείωση το αεροσκάφος, αν είναι πρακτικά δυνατό, εκπέμπει ραδιοτηλεφωνικά προς μία αρμόδια Μονάδα Εξυπηρέτησης Εναέριας Κυκλοφορίας σήμα θεωρούμενο σαν αναφορά άφιξης, όπου αυτή απαιτείται. Κανονικά, η εκπομπή αυτή γίνεται προς τον αεροναυτικό σταθμό ο οποίος εξυπηρετεί την Μονάδα Εξυπηρέτησης Εναέριας Κυκλοφορίας που έχει ευθύνη για την περιοχή πληροφοριών πτήσης στην οποία πετά το αεροσκάφος.

3.3.5.5. Αναφορές άφιξης που υποβάλλονται από αεροσκάφη θα περιλαμβάνουν τα ακόλουθα στοιχεία πληροφοριών:

α) Χαρακτηριστικό αεροσκάφους .

β) Αεροδρόμιο αναχώρησης.

γ) Αεροδρόμιο προορισμού (μόνο σε περίπτωση προσγείωσης σε αεροδρόμιο παρέκκλισης).

δ) Αεροδρόμιο άφιξης.

ε) Ώρα άφιξης.

***ΣΗΜΕΙΩΣΗ:*** *Όποτε απαιτείται αναφορά άφιξης, ή μη συμμόρφωση στις απαιτήσεις αυτής της παραγράφου, μπορεί να προκαλέσει σοβαρές ανωμαλίες στις Υπηρεσίες Εναέριας Κυκλοφορίας και να επιφέρει μεγάλες δαπάνες για μη αναγκαίες επιχειρήσεις Έρευνας και Διάσωσης.*

### 3.4. Σήματα

3.4.1. Αεροσκάφος με την λήψη η παρατήρηση οποιουδήποτε από τα σήματα που περιλαμβάνονται στο Πρόσθεμα (Appendix) 1 του παρόντος, ενεργεί σύμφωνα με την ερμηνεία των σημάτων που παρατίθεται στο αναφερόμενο Πρόσθεμα.

3.4.2. Τα σήματα στο Πρόσθεμα 1 όταν χρησιμοποιούνται, έχουν την έννοια που δηλώνεται εκεί. Χρησιμοποιούνται μόνο για τον σκοπό που ενδείκνυνται και δεν πρέπει να χρησιμοποιείται κανένα άλλο σήμα που μπορεί να δημιουργήσει σύγχυση ως προς τα σήματα αυτά.

### 3.5. Ώρα (Time)

3.5.1. Χρησιμοποιείται η Συντονισμένη Διεθνής Ώρα (UTC) και εκφράζεται σε ώρες και λεπτά του 24ώρου αρχίζοντας από τα μεσάνυχτα.

3.5.2. Πριν από την διεξαγωγή μιας ελεγχόμενης πτήσης γίνεται έλεγχος ώρας καθώς και άλλες φορές κατά την διάρκεια της, όπου κρίνεται αναγκαίο.

***ΣΗΜΕΙΩΣΗ:*** *Ο έλεγχος ώρας (Time Check) λαμβάνεται κανονικά από Μονάδα Εξυπηρέτησης Εναέριας Κυκλοφορίας, εκτος αν έχουν γίνει άλλες συμφωνίες από τον εκμεταλλευόμενο ή από την αρμόδια Αρχή Εξυπηρέτησης Εναέριας Κυκλοφορίας.*

### 3.6. Υπηρεσία Ελέγχου Εναέριας Κυκλοφορίας (Air Traffic Control Service)

#### 3.6.1. Εξουσιοδοτήσεις Ελέγχου Εναέριας Κυκλοφορίας (Air Traffic Control Clearances)

3.6.1.1. Εξουσιοδότηση Ελέγχου Εναέριας Κυκλοφορίας λαμβάνεται πριν απο την εκτέλεση μιας ελεγχόμενης πτήσης, ή τμήματος πτήσης που θεωρείται ελεγχόμενη. Τέτοια εξουσιοδότηση ζητείται μέσω της υποβολής Σχεδίου Πτήσης σε Μονάδα Ελέγχου Εναέριας Κυκλοφορίας.

***ΣΗΜΕΙΩΣΗ 1:*** *Ένα Σχέδιο Πτήσης μπορεί να καλύπτει μόνο τμήμα μιας πτήσης, ως αναγκαίο, για να περιγράψει το τμήμα της πτήσης ή εκείνους τους ελιγμούς που υπόκεινται στον Έλεγχο Εναέριας Κυκλοφορίας. Μια εξουσιοδότηση μπορεί να καλύπτει μόνο τμήμα ενός ισχύοντος σχεδίου πτήσης όπως υποδεικνύεται σε ένα όριο εξουσιοδότησης ή με αναφορά σε ειδικούς ελιγμούς, όπως η τροχοδρόμηση, προσγείωση ή απογείωση.*

***ΣΗΜΕΙΩΣΗ 2:*** *Αν μια εξουσιοδότηση Ελέγχου Εναέριας Κυκλοφορίας δεν ικανοποιεί τον κυβερνήτη ενός αεροσκάφους, αυτός μπορεί να ζητήσει και, αν είναι πρακτικά δυνατό, να λάβει την έκδοση διορθωτικής εξουσιοδότησης.*

3.6.1.2. Όταν αεροσκάφος έχει ζητήσει εξουσιοδότηση προτεραιότητας, υποβάλλει αναφορά που επεξηγεί την αναγκαιότητα της, αν ζητηθεί από την αρμόδια Μονάδα Ελέγχου Εναέριας Κυκλοφορίας.

3.6.1.3. *Ενδεχόμενη Επανεξουσιοδότηση Κατά την Διάρκεια Πτήσης (Potential Reclearance in Flight).* Αν πριν από την αναχώρηση προβλέπεται ότι ενδέχεται, λόγω διάρκειας καυσίμων και επανεξουσιοδότησης κατά την πτήση, να χρειαστεί απόφαση για αναθεώρηση του αεροδρομίου προορισμού, ενημερώνονται σχετικά οι αρμόδιες Μονάδες Ελέγχου Εναέριας Κυκλοφορίας με την καταχώρηση στο Σχέδιο Πτήσης πληροφοριών που αφορούν την αναθεωρημένη διαδρομή (όπου είναι γνωστή) και τον αναθεωρημένο προορισμό.

***ΣΗΜΕΙΩΣΗ:*** *Σκοπός της διάταξης αυτής είναι να διευκολύνει μία επανεξουσιοδότηση για ένα αναθεωρημένο προορισμό, κανονικά πέραν από το κατατεθέν αεροδρόμιο προορισμού.*

3.6.1.4. Αεροσκάφος κινούμενο σε ελεγχόμενο αεροδρόμιο δεν τροχοδρομεί στην περιοχή ελιγμών χωρίς εξουσιοδότηση από τον Πύργο Ελέγχου του αεροδρομίου και συμμορφώνεται, με οποιεσδήποτε οδηγίες δίδονται από την μονάδα αυτή.

3.6.2. Συμμόρφωση με το Σχέδιο Πτήσης (Adherence to Flight Plan)

3.6.2.1. Εκτός των προβλεπομένων στις παραγράφους 3.6.2.2. και 3.6.2.4. κατωτέρω, ένα αεροσκάφος συμμορφώνεται με το ισχύον Σχέδιο Πτήσης, ή το αντίστοιχο ισχύον τμήμα του, που έχει υποβληθεί για μια ελεγχόμενη πτήση, εκτός αν έχει γίνει αίτηση για αλλαγή και έχει δοθεί εξουσιοδότηση από την αρμόδια μονάδα Ελέγχου Εναέριας Κυκλοφορίας, ή εκτός αν προκύψει κατάσταση έκτακτης ανάγκης ή που απαιτεί άμεση ενέργεια από το αεροσκάφος, οπότε μόλις οι περιστάσεις το επιτρέψουν μετά το τέλος της κατάστασης ανάγκης, η αρμόδια Μονάδα Εξυπηρέτησης Εναέριας Κυκλοφορίας ειδοποιείται για τις ενέργειες που έγιναν καθώς και ότι αυτές πραγματοποιήθηκαν υπό καθεστώς έκτακτης ανάγκης.

3.6.2.1.1. Εκτός αν διαφορετικά έχουν εξουσιοδοτηθεί ή καθοδηγηθεί από την αρμόδια μονάδα Ελέγχου Εναέριας Κυκλοφορίας, οι ελεγχόμενες πτήσεις, όσο είναι πρακτικά δυνατό εκτελούνται:

α) κατά μήκος του καθορισμένου άξονα (center line) της διαδρομής, όταν πετούν σε καθιερωμένη διαδρομή εξυπηρέτησης Εναέριας Κυκλοφορίας, ή

β) κατ' ευθείαν μεταξύ των βοηθημάτων αεροναυτιλίας και / ή των σημείων που καθορίζουν αυτή την διαδρομή, όταν πετούν σ' οποιαδήποτε άλλη διαδρομή.

3.6.2.1.2. Λαμβανομένων υπ' όψη των προεχουσών απαιτήσεων της παραγρ.3.6.2.1.1. ανωτέρω αεροσκάφος που πετά κατά μήκος τμήματος διαδρομής Εξυπηρέτησης Εναέριας Κυκλοφορίας που καθορίζεται με την χρήση πανκατευθυντικών ραδιοφάρων πολύ υψηλής συχνότητας, αλλάζει την αρχική ναυτιλιακή καθοδήγηση από το βοήθημα που βρίσκεται πίσω από το αεροσκάφος σε εκείνο που βρίσκεται μπροστά από το αεροσκάφος, ή στο σημείο αλλαγής, όπου έχει καθιερωθεί τέτοιο, όσο πλησιέστερα σε αυτό είναι δυνατόν, από επιχειρησιακή άποψη.

3.6.2.1.3. Παρέκκλιση από τις απαιτήσεις της 3.6.2.1.1. ανωτέρω γνωστοποιείται στην αρμόδια μονάδα Εξυπηρέτησης Εναέριας Κυκλοφορίας.

3.6.2.2. *Ακούσιες Αλλαγές (Inadvertent Changes).* Σε περίπτωση κατά την οποία μία ελεγχόμενη πτήση ακούσια παρεκκλίνει από το ισχύον σχέδιο πτήσης, γίνονται οι εξής ενέργειες:

α) *Παρέκκλιση από το Ίχνος:* Αν το αεροσκάφος είναι εκτός ίχνους (Track), γίνονται ενέργειες ώστε να ρυθμιστεί η πορεία (Heading) του αεροσκάφους ώστε να επανέλθει στο ίχνος, το ταχύτερο δυνατόν.

β) *Μεταβολή στην Αληθή Ταχύτητα του Αέρα:* Αν η μέση αληθής ταχύτητα αέρα στο επίπεδο πλεύσης μεταξύ σημείων αναφοράς μεταβάλλεται ή αναμένεται να μεταβληθεί συν ή πλην 5% από την αληθή ταχύτητα αέρα που δίνεται στο σχέδιο πτήσης, ενημερώνεται η αρμόδια Μονάδα Εξυπηρέτησης Εναέριας Κυκλοφορίας.

γ) *Αλλαγή στον Υπολογιζόμενο Χρόνο:* Εάν ο υπολογιζόμενος χρόνος για επόμενο κατάλληλο σημείο αναφοράς ή όρια περιοχής πληροφοριών πτήσης (FIR) ή για το αεροδρόμιο προορισμού, οποιοδήποτε είναι πρώτο, βρεθεί να διαφέρει περισσότερο από 3 λεπτά, ή περισσότερο από άλλη χρονική περίοδο, που έχει καθορίσει η αρμόδια Αρχή Εξυπηρέτησης Εναέριας Κυκλοφορίας ή έχει ορισθεί με βάση Περιοχικές Συμφωνίες, από τον χρόνο που έχει γνωστοποιηθεί στις Υπηρεσίες Εναέριας Κυκλοφορίας, γνωστοποιείται το συντομότερο δυνατό, αναθεωρημένος υπολογιζόμενος χρόνος στην αρμόδια Μονάδα Εξυπηρέτησης Εναέριας Κυκλοφορίας.

3.6.2.3. *Προτιθέμενες Αλλαγές.* Αιτήσεις για αλλαγές στο Σχέδιο Πτήσης περιλαμβάνουν τις παρακάτω πληροφορίες:

α) *Αλλαγή Επιπέδου Πτήσης:* Χαρακτηριστικό αεροσκάφους, αιτούμενο νέο επίπεδο πτήσης και ταχύτητα πλεύσης στο επίπεδο αυτό, αναθεωρημένοι υπολογιζόμενοι χρόνοι (εφόσον προκύπτει) στα όρια των αλληλοδιαδόχων περιοχών πληροφοριών πτήσης.

β) *Αλλαγή Διαδρομής:*

1) *Χωρίς αλλαγή προορισμού:* Χαρακτηριστικό αεροσκάφους, κανόνες πτήσης, περιγραφή της νέας διαδρομής πτήσης περιλαμβανομένων των σχετικών δεδομένων του Σχεδίου Πτήσης, που αρχίζουν από το σημείο από το οποίο ξεκινάει η αιτούμενη αλλαγή διαδρομής, αναθεωρημένοι υπολογιζόμενοι χρόνοι και οποιαδήποτε άλλη σχετική πληροφορία.

2) *Με αλλαγή προορισμού:* Χαρακτηριστικό αεροσκάφους, κανόνες πτήσης, περιγραφή αναθεωρημένης διαδρομής πτήσης προς το αναθεωρημένο αεροδρόμιο προορισμού περιλαμβάνοντας τα σχετικά δεδομένα του σχεδίου πτήσης, που αρχίζουν από το σημείο από το οποίο η αιτούμενη αλλαγή διαδρομής πρόκειται να ξεκινάει, αναθεωρημένοι υπολογιζόμενοι χρόνοι, αεροδρόμιο(α) εναλλαγής και οποιαδήποτε άλλη σχετική πληροφορία.

*3.6.2.4. Επιδείνωση Καιρού Κάτω από τα Όρια VMC.* Όταν γίνεται φανερό ότι μια πτήση σε συνθήκες VMC, σύμφωνα με το ισχύον σχέδιο πτήσης δεν είναι πρακτικά εφικτή, τότε μια VFR πτήση που πετά σαν ελεγχόμενη πτήση θα:

α) ζητά μια τροποποιημένη εξουσιοδότηση που δίνει την δυνατότητα στο αεροσκάφος ή να συνεχίσει με συνθήκες VMC μέχρι τον προορισμό ή σε εναλλακτικό αεροδρόμιο, ή να εγκαταλείψει τον εναέριο χώρο μέσα στον οποίο απαιτείται Εξουσιοδότηση Ελέγχου Εναέριας Κυκλοφορίας, ή

β) αν δεν λάβει εξουσιοδότηση σύμφωνα με τα διαλαμβανόμενα 3.6.2.4. (α) ανωτέρω, συνεχίζει την πτήση σε VMC συνθήκες και γνωστοποιεί στην αρμόδια Μονάδα Ελέγχου Εναέριας Κυκλοφορίας τις προστιθέμενες ενέργειες, είτε για εγκατάλειψη του εναέριου χώρου που την αφορά, είτε για προσγείωση στο πλησιέστερο κατάλληλο αεροδρόμιο ή

γ) ζητά άδεια να πετάξει σαν SPECIAL VFR (υπό κανόνες ειδικής πτήσεως VFR) εάν πετά μέσα σε ζώνη ελέγχου, ή

δ) ζητά εξουσιοδότηση να πετάξει σύμφωνα με τους κανόνες πτήσης με όργανα (IFR).

3.6.3. Αναφορές Θέσης (Position Reports)

Εκτός αν εξαιρεθεί από την αρμόδια Αρχή ή την Μονάδα Εξυπηρέτησης Εναέριας Κυκλοφορίας και κάτω από τους όρους που καθορίζονται από την αρμόδια Αρχή, μία ελεγχόμενη πτήση αναφέρει στην αρμόδια Μονάδα Εξυπηρέτησης Εναέριας Κυκλοφορίας, όσο το δυνατόν συντομότερα, τον χρόνο και το επίπεδο διέλευσης πάνω από κάθε καθορισμένο υποχρεωτικό σημείο αναφοράς, μαζί με οποιαδήποτε άλλη αιτούμενη πληροφορία. Αναφορές θέσης επίσης γίνονται και σε σχέση με επιπρόσθετα σημεία, όταν ζητείται από την αρμόδια Μονάδα Εξυπηρέτησης Εναέριας Κυκλοφορίας. Αν δεν υπάρχουν καθορισμένα σημεία αναφοράς, αναφορές θέσεις γίνονται κατά διαστήματα καθοριζόμενα από την αρμόδια Αρχή Εξυπηρέτησης Εναέριας Κυκλοφορίας ή οριζόμενα λεπτομερώς από την αρμόδια Μονάδα Εξυπηρέτησης Εναέριας Κυκλοφορίας.

***ΣΗΜΕΙΩΣΗ:** Οι όροι και οι περιπτώσεις κατά τις οποίες η εκπομπή της υψομετρικής πίεσης με SSR Mode C ικανοποιούν την απαίτηση για πληροφορίες που αφορούν το επίπεδο στις αναφορές θέσης, δημοσιεύονται στο εγχειρίδιο ICAO υπ' αριθμ. 4444, μέρος II.*

3.6.4. Λήξη Ελέγχου

Ελεγχόμενη πτήση εκτός από την περίπτωση προσγείωσης σε ελεγχόμενο αεροδρόμιο, ενημερώνει την αρμόδια Μονάδα Εξυπηρέτησης Εναέριας Κυκλοφορίας αμέσως μόλις παύσει να υπόκειται σε Εξυπηρέτηση Ελέγχου Εναέριας Κυκλοφορίας.

3.6.5. Επικοινωνίες

3.6.5.1. Αεροσκάφος που κινείται σαν ελεγχόμενη πτήση διατηρεί συνεχή ακρόαση στην κατάλληλη ραδιοσυχνότητα και διατηρεί αμφίδρομη επικοινωνία, όταν είναι αναγκαίο, με την αρμόδια Μονάδα Ελέγχου Εναέριας Κυκλοφορίας, εκτός αν και ορίζεται διαφορετικά από την αρμόδια Αρχή Εξυπηρέτησης Εναέριας Κυκλοφορίας, σε σχέση με αεροσκάφη που αποτελούν μέρος της κυκλοφορίας αεροδρομίου σε ελεγχόμενο αεροδρόμιο.

***ΣΗΜΕΙΩΣΗ:** SELCAL (Selective Calling System) ή παρόμοιες αυτοματοποιημένες συσκευές εκπομπής σημάτων ειδοποίησης ικανοποιούν την απαίτηση για διατήρηση ακρόασης.*

3.6.5.2. *Απώλεια Επικοινωνίας.* Αν η απώλεια επικοινωνιών αποκλείει την συμμόρφωση με την παραγρ. 3.6.5.1., το αεροσκάφος θα συμμορφωθεί με τις διαδικασίες απώλειας ραδιοεπικοινωνίας (Radio Communication Failure / RCF) του Παραρτήματος (Annex) 10, τόμος II και με όποια από τις ακόλουθες διαδικασίες είναι πλέον κατάλληλη. Επιπρόσθετα το αεροσκάφος όταν αποτελεί μέρος της κυκλοφορίας αεροδρομίου σε ελεγχόμενο αεροδρόμιο, παρακολουθεί για πιθανή έκδοση οδηγιών με οπτικά σήματα. [Τα διαλαμβανόμενα στην ανωτέρω παράγραφο έχουν κυρωθεί από ελληνικής πλευράς με το Β.Δ. 594/1963 (ΦΕΚ 168Α)].

3.6.5.2.1. Σε περίπτωση μετεωρολογικών συνθηκών εξ' όψεως (VMC) το αεροσκάφος θα:

α) συνεχίζει να πετά με μετεωρολογικές συνθήκες εξ όψεως,

β) προσγειώνεται στο πλησιέστερο κατάλληλο αεροδρόμιο και,

γ) αναφέρει την άφιξη του με το ταχύτερο μέσο στην αρμόδια Μονάδα Ελέγχου Εναέριας Κυκλοφορίας.

3.6.5.2.2. Σε περίπτωση μετεωρολογικών συνθηκών με όργανα (IMC) ή όταν οι καιρικές συνθήκες είναι τέτοιες ώστε να μη φαίνεται εφικτό να συμπληρώσει την πτήση σύμφωνα με την παράγραφο. 3.6.5.2.1. (βλ. σημείωση υπ' αριθμ. 1 της παρούσης παραγράφου) το αεροσκάφος θα:

α) προωθηθεί σύμφωνα με το ισχύον σχέδιο πτήσης στο κατάλληλο καθορισμένο ναυτιλιακό βοήθημα που εξυπηρετεί το αεροδρόμιο προορισμού (βλ. σημ. 2 της παρούσης παραγρ.) και, όταν απαιτηθεί συμμόρφωση με το παρακάτω εδάφιο (β), θα κρατήσει πάνω από αυτό το βοήθημα μέχρι να

αρχίσει κάθοδο,

β) αρχίζει κάθοδο από το καθορισμένο ναυτιλιακό βοήθημα όπως προσδιορίζεται στο εδάφιο (α) κατα τον, ή όσο το δυνατόν πλησιέστερα τελευταίο αναμενόμενο χρόνο προσέγγισης που ελήφθη και βεβαιώθηκε η λήψη του, ή, αν δεν έχει ληφθεί και επιβεβαιωθεί αναμενόμενος χρόνος προσέγγισης, στον ή όσο το δυνατόν πλησιέστερη προς τον υπολογιζόμενο χρόνο άφιξης που συνάγεται από το ισχύον σχέδιο πτήσης,

γ) συμπληρώσει κανονική ενόργανη διαδικασία προσέγγισης όπως προσδιορίζεται για το συγκεκριμένο ναυτιλιακό βοήθημα και,

δ) προσγειωθεί, αν είναι δυνατόν, εντός 30 λεπτών μετά τον υπολογιζόμενο χρόνο άφιξης που καθορίζεται στο ανωτέρω εδάφιο (β) του παρόντος ή τον τελευταίο επιβεβαιωμένο αναμενόμενο χρόνο προσέγγισης, οποιοσδήποτε είναι μεταγενέστερος.

*ΣΗΜΕΙΩΣΗ 1: Όπως είναι φανερό από τις μετεωρολογικές συνθήκες που περιγράφονται ανωτέρω, η παράγραφος. 3.6.5.2.1. αναφέρεται σε όλες τις ελεγχόμενες πτήσεις, ενώ η παράγραφος. 3.6.5.2.2. αναφέρεται μόνο σε IFR πτήσεις.*

*ΣΗΜΕΙΩΣΗ 2: Αν η εξουσιοδότηση για τα επίπεδα καλύπτει μόνο μέρος της διαδρομής, το αεροσκάφος αναμένεται να διατηρήσει το τελευταίο εκχωρηθέν και βεβαιωθέν επίπεδο (α) πλεύσης μέχρι το σημείο (α) που καθορίζονται στην εξουσιοδότηση και μετά να πάρει το επίπεδο (α) πλεύσης του ισχύοντος σχεδίου πτήσης.*

*ΣΗΜΕΙΩΣΗ 3: Η παροχή Εξυπηρέτησης Ελέγχου Εναέριας Κυκλοφορίας στις υπόλοιπες πτήσεις που πετούν στον επηρεαζόμενο εναέριο χώρο, βασίζεται στην υπόθεση ότι, αν αεροσκάφος υφίσταται απώλεια επικοινωνιών συμμορφώνεται με τους κανόνες της παραγράφου. 3.6.5.2.2.*

### 3.7. Παράνομη Παρέμβαση (Unlawful Interference)

Αεροσκάφος που υφίσταται παράνομη παρέμβαση προσπαθεί να γνωστοποιήσει στην αρμόδια Μονάδα Εξυπηρέτησης Εναέριας Κυκλοφορίας το γεγονός αυτό, οποιοδήποτε ουσιώδες περιστατικό σχετίζεται με αυτή και κάθε παρέκκλιση από το ισχύον σχέδιο πτήσης επιβάλλεται από τις περιστάσεις, ώστε να δώσει την δυνατότητα στην Μονάδα Εξυπηρέτησης Εναέριας Κυκλοφορίας να δώσει προτεραιότητα στο αεροσκάφος, και να ελαχιστοποιήσει την περίπτωση σύγκρουσης του με άλλο αεροσκάφος.

*ΣΗΜΕΙΩΣΗ 1: Η ευθύνη των Μονάδων εξυπηρέτησης Εναέριας Κυκλοφορίας σε συνθήκες παράνομης παρέμβασης περιέχεται στο Παράρτημα (Annex) 11.*

*ΣΗΜΕΙΩΣΗ 2: Καθοδηγητικό υλικό για χρήση σε περίπτωση συμβάντος παράνομης παρέμβασης όταν το αεροσκάφος αδυνατεί να γνωστοποιήσει αυτή σε Μονάδα Εξυπηρέτησης Εναέριας Κυκλοφορίας περιέρχεται στο Προσάρτημα (Attachment) Β του παρόντος Παραρτήματος.*

*ΣΗΜΕΙΩΣΗ 3: Οι ενέργειες που αναλαμβάνονται από αεροσκάφη εφοδιασμένα με SSR βρισκόμενα σε κατάσταση παράνομης παρέμβασης περιέχονται στο Παράρτημα (Annex) 11 και στα εγχειρίδια ICAO υπ' αριθμ. 4444 και 8168.*

### 3.8. Αναχαίτιση (Interception)

*ΣΗΜΕΙΩΣΗ: Η λέξη ΑΝΑΧΑΙΤΙΣΗ σε αυτή την περίπτωση δεν περιλαμβάνει αναχαίτιση και συνοδευτική υπηρεσία που παρέχονται κατόπιν αιτήσεως σε ένα αεροσκάφος που βρίσκονται σε κατάσταση κινδύνου σύμφωνα με το εγχειρίδιο του ICAO υπ' αριθμ. 7333, με τίτλο: Εγχειρίδιο Έρευνας - Διάσωσης.*

3.8.1. Η αναχαίτιση πολιτικού αεροσκάφους διέπεται από τους κατάλληλους κανονισμούς και διοικητικές οδηγίες που έχουν εκδοθεί από τα Συμβαλλόμενα κράτη σύμφωνα με την σύμβαση του ICAO στο ιδιαίτερο άρθρο 3(δις) βάση του οποίου οι τα συμβαλλόμενα κράτη αναλαμβάνουν, όταν εκδίδουν κανονισμούς για τα αεροσκάφη της χώρας τους, να λαμβάνουν υπ' όψη την ασφάλεια της ναυτιλίας των πολιτικών αεροσκαφών. Κατά συνέπεια, όταν συντάσσονται οι σχετικοί κανονισμοί και διοικητικές οδηγίες, λαμβάνονται υπόψη οι διατάξεις του Προσθέματος (Appendix) 1, Τμήμα 2 και Προσθέματος (Appendix) 2 Τμήμα 1, του παρόντος. [Το άρθρο 3(δις) έχει κυρωθεί από ελληνικής πλευράς με τον Ν. 1710/1987 (ΦΕΚ 109 Α)].

*ΣΗΜΕΙΩΣΗ: Αναγνωρίζοντας ότι είναι ουσιώδες για την ασφάλεια των πτήσεων, οποιαδήποτε οπτικά σήματα χρησιμοποιούνται στην περίπτωση μιας αναχαίτισης η οποία γίνεται μόνο σαν έσχατο μέσο, πρέπει να χρησιμοποιούνται σωστά και να γίνονται κατανοητά από πολιτικά και στρατιωτικά αεροσκάφη, σ' όλον τον κόσμο. Το Συμβούλιο ICAO όταν υιοθέτησε τα οπτικά σήματα στο Πρόσθεμα (Appendix) 1 του παρόντος προέτρεψε τα Συμβαλλόμενα κράτη να διασφαλίσουν την αυστηρή συμμόρφωση από τα κρατικά αεροσκάφη. Καθώς οι αναχαιτίσεις πολιτικών αεροσκαφών σε όλες τις περιπτώσεις είναι εν δυνάμει επικίνδυνες, το Συμβούλιο έχει επίσης διαμορφώσει ειδικές συστάσεις τις οποίες τα Συμβαλλόμενα κράτη προτρέπονται να εφαρμόζουν με ομοιόμορφο τρόπο. Αυτές οι ειδικές συστάσεις περιέχονται στο Προσάρτημα (Attachment) Α του παρόντος.*

3.8.2. Ο κυβερνήτης πολιτικού αεροσκάφους όταν αναχαιτίζεται συμμορφώνεται με τις διεθνείς τυποποιήσεις (Ν. 211/47, άρθρο 37) του Προσθέματος (Appendix)

2. Τμήματα 2 και 3, ερμηνεύοντας και ανταποκρινόμενος στα οπτικά σήματα όπως καθορίζονται στο πρόσθεμα (Appendix) 1 Τμήμα 2 του παρόντος.

***ΣΗΜΕΙΩΣΗ:*** *Βλέπε επίσης παραγράφους. 2.1.1. και 3.4.*

# ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4. ΚΑΝΟΝΕΣ ΠΤΗΣΗΣ ΕΞ ΟΨΕΩΣ (VFR)

4.1. Οι VFR πτήσεις διεξάγονται έτσι, ώστε τα αεροσκάφη, να πετούν με συνθήκες ορατότητας και απόστασης από τα νέφη ίσες η μεγαλύτερες από αυτά που καθορίζονται στον πίνακα 4-1, εκτός αν διεξάγονται σαν ειδικές πτήσεις εξ' όψεως.

4.2. Εκτός από την περίπτωση που έχει ληφθεί εξουσιοδότηση από Μονάδα Ελέγχου Εναέριας Κυκλοφορίας, VFR πτήσεις δεν απογειώνονται ή προσγειώνονται σε αεροδρόμιο εντός ζώνης ελέγχου ή εισέρχονται στην ζώνη κυκλοφορίας αεροδρομίου, ή στο ίχνος κυκλοφορίας:

α) όταν η οροφή των νεφών είναι χαμηλότερη από 450m (1500 ft), ή

β) η ορατότητα εδάφους είναι μικρότερη από 5 Km.

4.3. Οι VFR πτήσεις μεταξύ δύσης και ανατολής ηλίου ή οποιασδήποτε άλλης περιόδου μεταξύ δύσης και ανατολής, όταν αυτή καθορισθεί από την αρμόδια Αρχή Εξυπηρέτησης Εναέριας Κυκλοφορίας, διεξάγονται σύμφωνα με τις συνθήκες που καθορίζονται από αυτή την Αρχή.

4.4. VFR πτήσεις δεν εκτελούνται, εκτός αν εξουσιοδοτηθούν από την αρμόδια αρχή Εξυπηρέτησης Εναέριας Κυκλοφορίας:

α) πάνω από το επίπεδο πτήσης (FL) 200,

β) σε ταχύτητες ίσες (διηχητικές) και μεγαλύτερες του ήχου (υπερηχητικές).

4.5. Δεν παρέχεται άδεια για διεξαγωγή VFR πτήσεων πάνω από το επίπεδο πτήσης (FL) 290 σε περιοχές όπου ο κατακόρυφος διαχωρισμός αεροσκαφών εφαρμόζεται με ελάχιστα 300 μέτρων (1.000 ποδών) πάνω από το επίπεδο πτήσης (FL) 290.

Πίνακας 4-1*
(βλέπε παράγραφο 4.1) (ΜΣΘ = Μέση Στάθμη Θάλασσας)

| Κατηγορία ΕΝΑΕΡΙΟΥ ΧΩΡΟΥ (AIRSPACE CLASS) | B | C D E | F G | |
|---|---|---|---|---|
| | | | Πάνω από 900m (3000 ft) Μ.Σ.Θ. ή πάνω από 300m (1000 ft) πάνω από το έδαφος, οποιοδήποτε είναι υψηλότερο. | Επί και κάτω από 900m (3000 ft) από Μ.Σ.Θ. ή 300m (1000 ft) πάνω από το έδαφος, οποιοδήποτε είναι υψηλότερο |
| ΑΠΟΣΤΑΣΗ ΑΠΟ ΤΑ ΝΕΦΗ | Ελεύθερο νεφών | 1500m οριζόντια<br>300m (1000 ft) κατακόρυφα | | Πτήσεις εκτός νεφών και εν όψει επιφανείας |
| ΟΡΑΤΟΤΗΤΑ ΠΤΗΣΗΣ | 8 χλμ. στα και πάνω από 3050m (10000 ft) από Μ.Σ.Θ.<br>5 χλμ. κάτω από 3050m (10000 ft) από Μ.Σ.Θ. | | | 5 χλμ.** |

* Όταν το ύψος του μεταβατικού απολύτου ύψους (TRANSITION ALTITUDE) είναι χαμηλότερο από 3.050 m (10.000 ft) από ΜΣΘ, το FL 100 μπορεί να χρησιμοποιηθεί αντί των 10.000 ποδών.

** Αν έτσι έχει καθορισθεί από την αρμόδια Αρχή Εξυπηρέτησης Εναέριας Κυκλοφορίας:

α) Ορατότητες πτήσης χαμηλότερες από 1.500 m μπορεί να γίνουν αποδεκτές για πτήσεις που διεξάγονται:

1) σε ταχύτητες, που με την επικρατούσα ορατότητα καθιστούν δυνατή την παρατήρηση άλλης κυκλοφορίας ή εμποδίων έγκαιρα για αποφυγή σύγκρουσης, ή

2) σε περιπτώσεις κατά τις οποίες η πιθανότητα συνάντησης με άλλη κυκλοφορία φυσιολογικά είναι μικρή, π.χ. σε περιοχές μικρής κυκλοφορίας και για εναέριες δραστηριότητες σε χαμηλά επίπεδα.

β) δύναται να επιτραπεί σε ελικόπτερα να πετούν με ορατότητα μικρότερη από 1.500 m, αν κάνουν ελιγμούς με ταχύτητα που τους δίνει την επαρκή δυνατότητα παρατήρησης άλλης κυκλοφορίας ή οποιωνδήποτε εμποδίων έγκαιρα για αποφυγή σύγκρουσης.

4.6. Με την αναγκαία εξαίρεση προσγείωσης ή απογείωσης, ή κατόπιν παροχής ειδικής άδειας από την αρμόδια Αρχή, πτήση VFR δεν πετά:

α) πάνω από τις πυκνοκατοικημένες (congested) περιοχές πόλεων, κωμοπόλεων, οικισμών ή τις υπαίθριες συγκεντρώσεις προσώπων, σε ύψος μικρότερο από 300 m (1000ft) πάνω από το ψηλότερο εμπόδιο που ευρίσκεται σε ακτίνα 600m από το αεροσκάφος,

β) οπουδήποτε αλλού εκτός της περίπτωσης της προηγούμενης παραγρ. 4.6.α., σε ύψος μικρότερο από 150m (500ft) πάνω από το έδαφος ή την επιφάνεια του ύδατος.

*ΣΗΜΕΙΩΣΗ: Βλέπε επίσης παράγραφο. 3.1.2. ανωτέρω.*

4.7. Εκτός αν υποδεικνύεται διαφορετικά από τις εξουσιοδοτήσεις Ελέγχου Εναέριας Κυκλοφορίας ή έχει καθορισθεί από την αρμόδια Αρχή Εξυπηρέτησης Ελέγχου Εναέριας Κυκλοφορίας, οι VFR πτήσεις σε ευθεία και οριζόντια πτήση, όταν εκτελούνται σε ύψος μεγαλύτερο από τα 900m (3000FT) πάνω από το έδαφος ή την επιφάνεια του ύδατος ή από υψηλότερο χωροσταθμικό σημείο (datum), που έχει καθορισθεί από την αρμόδια Αρχή Εξυπηρέτησης Εναέριας Κυκλοφορίας, διεξάγονται σε επίπεδο πτήσης ανάλογο του ίχνους, όπως προσδιορίζεται στους Πίνακες Επιπέδων Πλεύσης στο Πρόσθεμα(Appendix) 3 του παρόντος.

4.8. Οι VFR πτήσεις συμμορφώνονται με τις διατάξεις της παραγράφου 3.6. ανωτέρω:

α) όταν διεξάγονται εντός εναέριων χώρων κατηγορίας B, C και D,

β) όταν αποτελούν μέρος κυκλοφορίας αεροδρομίου σε ελεγχόμενα αεροδρόμια. ή

γ) όταν εκτελούνται σαν ειδικές VFR πτήσεις (Special VFR).

4.9. VFR πτήση που διεξάγεται εντός ή προς περιοχές ή κατά μήκος διαδρομών που έχουν ορισθεί (designated) από την αρμόδια Αρχή εξυπηρέτησης Εναέριας Κυκλοφορίας σύμφωνα με την παραγρ. 3.3.1.2.(γ) ή (δ), ανωτέρω, ακροάται συνεχώς στην αρμόδια συχνότητα και αναφέρει την θέση της, όταν είναι αναγκαίο, στην Μονάδα Εξυπηρέτησης Εναέριας Κυκλοφορίας που παρέχει Εξυπηρέτηση Πληροφοριών Πτήσης.

*ΣΗΜΕΙΩΣΗ: Βλέπε σημείωση που ακολουθεί την παράγρ. 3.6.5.1. ανωτέρω.*

4.10. Αεροσκάφος που πετά σύμφωνα με τους κανόνες πτήσης εξ όψεως και θέλει να αλλάξει σε κανόνες πτήσης με όργανα θα:

α) μεταβιβάζει, αν έχει υποβληθεί σχέδιο πτήσης, τις απαραίτητες αλλαγές που θα επέλθουν στο ισχύον σχέδιο πτήσης, ή

β) υποβάλλει, αν απαιτείται βάσει της παραγρ. 3.3.1.2., ανωτέρω, σχέδιο πτήσης στην αρμόδια μονάδα Εξυπηρέτησης Εναέριας κυκλοφορίας και εξασφαλίζει εξουσιοδότηση πριν συνεχίσει IFR σε ελεγχόμενο εναέριο χώρο.

# ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5. ΚΑΝΟΝΕΣ ΠΤΗΣΗΣ ΜΕ ΟΡΓΑΝΑ (IFR)

## 5.1. Κανόνες που Εφαρμόζονται σε όλες τις IFR Πτήσεις

### 5.1.1. Εξοπλισμός Αεροσκαφών (Aircraft Equipment)

Τα αεροσκάφη είναι εξοπλισμένα με τα κατάλληλα όργανα και με εξοπλισμό ναυτιλίας κατάλληλο για την διαδρομή που θα πετάξουν.

### 5.1.2. Ελάχιστα Επίπεδα

Με την αναγκαία εξαίρεση προσγείωσης ή απογείωσης, ή κατόπιν ειδικής εξουσιοδότησης από την αρμόδια Αρχή, μια IFR πτήση πετάει σε επίπεδο πτήσης που δεν θα είναι κάτω του ελάχιστου απόλυτου ύψους πτήσης που έχει καθορισθεί από το κράτος στου οποίου την επικράτεια υπερίπταται ή, όταν τέτοιο ελάχιστο απόλυτο ύψος πτήσης δεν έχει καθορισθεί, θα πετάει:

α) πάνω από ορεινές περιοχές ή ψηλές επιφάνειες εδάφους, σε επίπεδο που είναι τουλάχιστο 600m (2000ft) πάνω από το ψηλότερο εμπόδιο που βρίσκεται εντός 8 km. από την υπολογιζόμενη θέση του αεροσκάφους,

β) οπουδήποτε αλλού, εκτός των οριζομένων στο εδάφιο (α) ανωτέρω, σε επίπεδο τουλάχιστον 300m (1000 ft) πάνω από το ψηλότερο εμπόδιο που βρίσκεται εντός 8 km. από την υπολογιζόμενη θέση του αεροσκάφους.

***ΣΗΜΕΙΩΣΗ 1:*** *Για την υπολογιζόμενη θέση του αεροσκάφους λαμβάνεται υπόψη η ακρίβεια της ναυτιλίας που μπορεί να επιτευχθεί στο αντίστοιχο τμήμα της διαδρομής, σε σχέση με τα βοηθήματα ναυτιλίας στο έδαφος και στο αεροσκάφος.*

***ΣΗΜΕΙΩΣΗ 2:*** *Βλέπε επίσης παράγρ. 3.1.2 ανωτέρω.*

### 5.1.3. Αλλαγή από IFR Πτήση σε VFR Πτήση

5.1.3.1. Αεροσκάφος που επιλέγει να αλλάξει την εκτέλεση της πτήσης από κανόνες IFR σε κανόνες VFR, εάν έχει υποβάλει Σχέδιο Πτήσης, γνωστοποιεί στην αρμόδια Μονάδα Εναέριας Κυκλοφορίας συγκεκριμένα, ότι η IFR πτήση ακυρώνεται και κοινοποιεί προς αυτή τις αλλαγές που πρόκειται να γίνουν στο ισχύον Σχέδιο Πτήσης.

5.1.3.2. Όταν αεροσκάφος που εκτελεί πτήση με όργανα (IFR) πετά μέσα σε ή συναντά μετεωρολογικές συνθήκες εξ' όψεως (VFR), δεν ακυρώνει το IFR σχέδιο πτήσης του εκτός αν προβλέπει, και προτίθεται, ότι η πτήση θα συνεχισθεί για εύλογο χρονικό διάστημα με αδιάλειπτες μετεωρολογικές συνθήκες εξ' όψεως (VFR).

## 5.2. Κανόνες που εφαρμόζονται σε IFR Πτήσεις μέσα σε Ελεγχόμενο Εναέριο Χώρο

5.2.1. IFR πτήσεις πρέπει να συμμορφώνονται με τις διατάξεις της παραγρ. 3.6. ανωτέρω όταν πετούν σε ελεγχόμενο εναέριο χώρο.

5.2.2. IFR πτήση που εκτελείται ευθεία και οριζόντια μέσα σε ελεγχόμενο εναέριο χώρο πετάει σε ένα επίπεδο πλεύσης ή αν εξουσιοδοτηθεί να εκτελέσει τεχνική πορεία ανόδου, πετάει μεταξύ δύο επιπέδων ή πάνω από ένα επίπεδο επιλεγμένο από:

α) τους πίνακες επιπέδων πλεύσης στο Πρόσθεμα (Appendix) 3, του παρόντος, ή

β) τον τροποποιημένο πίνακα επιπέδων πλεύσης, όπως καθορίζεται στο Πρόσθεμα (Appendix) 3 του παρόντος, για πτήση πάνω από το FL 410,

εκτός αν η συσχέτιση με τα ίχνη που περιγράφονται στα εδάφια (α) και (β) ανωτέρω δεν εφαρμοσθεί, όταν στις εξουσιοδοτήσεις Ελέγχου Ενάεριας Κυκλοφορίας γίνει διαφορετική υπόδειξη ή έχει καθορισθεί από την αρμόδια Αρχή εξυπηρέτησης Εναέριας Κυκλοφορίας με δημοσίευση στο Εγχειρίδιο Αεροναυτικών Πληροφοριών.

## 5.3. Κανόνες που Εφαρμόζονται σε IFR Πτήσεις έξω από Ελεγχόμενο Εναέριο Χώρο

### 5.3.1. Επίπεδα Πλεύσης

IFR πτήση, που εκτελείται ευθεία και οριζόντια έξω από ελεγχόμενο εναέριο χώρο πετάει σε ένα επίπεδο πλεύσης κατάλληλο για το ίχνος της όπως προσδιορίζεται:

α) στους πίνακες επιπέδων πλεύσης του Προσθέματος (Appendix) 3 του παρόντος εκτός αν διαφορετικά καθορισθεί από την αρμόδια Αρχή εξυπηρέτησης Εναέριας Κυκλοφορίας για πτήση στα ή κάτω από 900m (3000ft) πάνω από την μέση στάθμη θαλάσσης ή,

β) στον τροποποιημένο πίνακα επιπέδων πλεύσης όπως καθορίζεται σύμφωνα με το Πρόσθεμα (Appendix) 3 για πτήση πάνω από το FL 410.

***ΣΗΜΕΙΩΣΗ:*** *Η διάταξη αυτή δεν αποκλείει την χρήση τεχνικής πορείας ανόδου από αεροσχάφη σε υπερηχητική πτήση.*

5.3.2. Επικοινωνίες

IFR πτήση που πετά έξω από ελεγχόμενο εναέριο χώρο, αλλά μέσα ή προς περιοχές ή κατά μήκος διαδρομών που έχουν ορισθεί (designated) από την αρμόδια Αρχή εξυπηρέτησης Εναέριας Κυκλοφορίας σύμφωνα με την παράγραφο. 3.3.1.2.1.(γ) ή (δ) διατηρεί ακρόαση στην κατάλληλη ραδιοσυχνότητα και εξασφαλίζει αμφίδρομη επικοινωνία, όταν είναι αναγκαίο, με την Μονάδα Εξυπηρέτησης Εναέριας Κυκλοφορίας που παρέχει εξυπηρέτηση πληροφοριών πτήσης.

***ΣΗΜΕΙΩΣΗ:*** *Βλέπε σημείωση παραγράφου 3.6.5.1. ανωτέρω*

5.3.3. Αναφορές Θέσης

IFR πτήση που πετά έξω από ελεγχόμενο εναέριο χώρο και υποχρεούται από την αρμόδια αρχή εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας να:

- υποβάλλει σχέδιο πτήσης,
- ακροάται στην κατάλληλη ραδιοσυχνότητα και να εξασφαλίζει αμφίφορη επικοινωνία, όταν είναι αναγκαίο, με την Μονάδα Εξυπηρέτησης Εναέριας Κυκλοφορίας που παρέχει εξυπηρέτηση πληροφοριών πτήσης,

θα αναφέρει θέση της όπως ορίζεται στη παράγραφο 3.6.3. ανωτέρω για ελεγχόμενες πτήσεις.

***ΣΗΜΕΙΩΣΗ:*** *Αεροσχάφη που επιλέγουν την χρήση συμβουλευτικής εξυπηρέτησης Εναέριας Κυκλοφορίας ενώ εκτελούν IFR πτήση μέσα σε καθορισμένο συμβουλευτικό εναέριο χώρο, αναμένεται ότι θα συμμορφώνονται με τους όρους της παραγράφου 3.6. ανωτέρω εκτός από το ότι το Σχέδιο Πτήσης και οι αλλαγές του δεν υπόκεινται σε εξουσιοδοτήσεις και ότι η αμφίφορη επικοινωνία διατηρείται με την Μονάδα που παρέχει την συμβουλευτική Εξυπηρέτηση Εναέριας Κυκλοφορίας.*

# ΠΡΟΣΘΕΜΑ (APPENDIX) 1. ΣΗΜΑΤΑ (SIGNALS)

*(ΣΗΜΕΙΩΣΗ: Βλέπε Κεφάλαιο 3, παράγραφο 3.4. του παρόντος Παραρτήματος)*

## 1. ΣΗΜΑΤΑ ΚΙΝΔΥΝΟΥ ΚΑΙ ΕΠΕΙΓΟΥΣΑΣ ΑΝΑΓΚΗΣ (DISTRESS AND URGENCY SIGNALS)

*ΣΗΜΕΙΩΣΗ 1: Καμμία από τις διατάξεις του παρόντος Προσθέματος δεν αποκλείει την χρήση από αεροσκάφος σε κατάσταση ανάγκης, οποιουδήποτε διαθέσιμου μέσου που διαθέτει για να προσελκύσει την προσοχή, να κάνει γνωστή την θέση του και να επιτύχει βοήθεια.*

*ΣΗΜΕΙΩΣΗ 2: Για λεπτομέρειες διαδικασιών τηλεπικοινωνιακών εκπομπών για καταστάσεις κινδύνου και επείγοντα σήματα, βλέπε το Παράρτημα 10, τόμος II, κεφάλαιο 5. [Τα διαλαμβανόμενα στην ανωτέρω σημείωση Νο 2 έχουν κυρωθεί από ελληνικής πλευράς με το Β.Δ. 594/1963 (ΦΕΚ 168Α)].*

*ΣΗΜΕΙΩΣΗ 3: Για λεπτομέρειες οπτικών σημάτων Έρευνας και Διάσωσης βλ. το Παράρτημα 12 με τίτλο Έρευνα και Διάσωση.*

### 1.1. Σήματα Κινδύνου (Distress Signals)

Τα ακόλουθα σήματα που χρησιμοποιούνται είτε μαζί, είτε χωριστά, σημαίνουν ότι υπάρχει σοβαρός και επικείμενος κίνδυνος και απαιτείται άμεση βοήθεια:

α) σήμα που εκπέμπεται ραδιοτηλεγραφικά ή με οποιοδήποτε άλλη σημαντική μέθοδο αποτελούμενο από την ομάδα SOS (. . . – – – . . .) στον Κώδικα Μορς,

β) σήμα που εκπέμπεται ραδιοτηλεφωνικά αποτελούμενο από την εκφώνηση της λέξης "MAYDAY",

γ) διαδοχικές φωτοβολίδες ή βόμβες κόκκινου χρώματος πυροδοτούμενες σε σύντομα χρονικά διαστήματα,

δ) φωτιστικές φωτοβολίδες κόκκινου χρώματος που πέφτουν με αλεξίπτωτα.

*ΣΗΜΕΙΩΣΗ: Στο άρθρο 41 της International Telecommunication Union Ράδιο- Κανονισμοί (Νο 3268-3270-3271) παρέχονται πληροφορίες για τα σήματα συναγερμού για ενεργοποίηση ραδιοτηλεγραφικών και ραδιοτηλεφωνικών συστημάτων αυτόματης συνέγερσης.*

Νο 3268. Το ραδιοτηλεγραφικό σήμα συναγερμού αποτελείται από μία σειρά από 12 παύλες (dashes) που εκπέμπονται σε 1 λεπτό. Η διάρκεια κάθε παύλας είναι 4 δευτερόλεπτα και το διάστημα μεταξύ δύο συνεχόμενων παυλών 1 δευτερόλεπτο. Η εκπομπή μπορεί να γίνει με το χέρι αλλά συνιστάται να γίνεται με αυτόματο όργανο.

Νο 3270. Το ραδιοτηλεφωνικό σήμα συναγερμού αποτελείται από δύο διαδοχικούς ημιτονικούς τόνους ακουστικής συχνότητας που εκπέμπονται διαδοχικά. Ο ένας τόνος έχει συχνότητα 2200 Hz και ο άλλος 1300 Hz με διάρκεια κάθε τόνου 250 milliseconds.

Νο 3271. Το ραδιοτηλεφωνικό σήμα συναγερμού όταν ενεργοποιείται αυτόματα θα στέλνεται συνεχώς για μία περίοδο 30 δευτερόλεπτα τουλάχιστο, αλλά δεν θα υπερβαίνει το 1 λεπτό. Όταν ενεργοποιείται με άλλο μέσο, το σήμα θα στέλνεται, αν είναι δυνατόν, συνεχώς για διάστημα 1 λεπτού περίπου.

### 1.2. Σήματα Επείγουσας Ανάγκης (Urgency Signals)

1.2.1. Τα ακόλουθα σήματα που χρησιμοποιούνται είτε μαζί είτε χωριστά σημαίνουν ότι αεροσκάφος επιθυμεί να γνωστοποιήσει δυσκολίες που το αναγκάζουν να προσγειωθεί χωρίς να απαιτείται άμεση βοήθεια:

α) το επαναλαμβανόμενο άναμμα και σβήσιμο των φώτων προσγείωσης, ή

β) το επαναλαμβανόμενο άναμμα και σβήσιμο των φώτων ναυτιλίας κατά τέτοιο τρόπο ώστε να είναι διαφορετικό από τις κανονικές αναλαμπές των φώτων ναυτιλίας.

1.2.2. Τα ακόλουθα σήματα χρησιμοποιούμενα είτε μαζί, είτε μεμονωμένα, σημαίνουν ότι ένα αεροσκάφος έχει πολύ επείγον σήμα να εκπέμψει, που αφορά την ασφάλεια ενός πλοίου, αεροσκάφους ή άλλου οχήματος, ή κάποιου ατόμου που επιβαίνει στο αεροσκάφος ή είναι ορατό από το αεροσκάφος:

α) σήμα που εκπέμπεται ραδιοτηλεγραφικά ή με οποιαδήποτε άλλη σηματική μέθοδο αποτελούμενο από την ομάδα XXX,

β) σήμα που εκπέμπεται ραδιοτηλεφωνικά αποτελούμενο από την εκφώνηση των λέξεων PAN, PAN.

## 2. ΣΗΜΑΤΑ ΠΟΥ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΟΥΝΤΑΙ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΑΝΑΧΑΙΤΙΣΗΣ

### 2.1. Σήματα προερχόμενα από το αναχαιτίζον αεροσκάφος και οι απαντήσεις αναχαιτιζόμενου

| ΣΕΙΡΑ | ΣΗΜΑΤΑ ΑΝΑΧΑΙΤΙΖΟΝΤΟΣ Α/ΦΟΥΣ | ΕΡΜΗΝΕΙΑ | ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ ΑΝΑΧΑΙΤΙΖΟΜΕΝΟΥ | ΕΡΜΗΝΕΙΑ |
|---|---|---|---|---|
| 1 | ΗΜΕΡΑ ή ΝΥΧΤΑ - Ταλαντευση αεροσκαφους, αναμμα - σβησιμο των φωτων ναυτιλιας σε ακανονιστα διαστηματα (και φωτα προσγειωσης σε περιπτωση ελικοπτερου), από θέση ελαφρά πάνω και μπροστά και συνήθως αριστερά του αναχαιτιζόμενου αεροσκάφους (ή προς τα δεξιά αν το αναχαιτιζόμενο είναι ελικόπτερο) και μετά την βεβαιωση λήψης, αργη οριζόντια στροφη συνηθως προς τα αριστερα (ή προς τα δεξια σε περιπτωση ελικοπτέρου) προς την επιθυμητη πορεια.<br>*ΣΗΜΕΙΩΣΗ 1: Οι μετεωρολογικές συνθηκες και η μορφολογια του εδάφους μπορουν να αναγκάσουν το αναχαιτίζον αεροσκάφος να αντιστρέψει τις θέσεις και την κατεύθυνση της στροφής που δίνονται στην ανωτέρω περιπτωση σειράς 1.*<br>*ΣΗΜΕΙΩΣΗ 2: Αν το αναχαιτιζόμενο αεροσκάφος δεν μπορεί να παρακολουθήσει το αναχαιτίζον, το τελευταίο αναμένεται να εκτελέσει μια σειρά διελεύσεων σχήματος οκτώ (8) [Race - Track pattern] και να ταλαντευτεί κάθε φορά που περνά το αναχαιτιζόμενο αεροσκάφος.* | Έχετε αναχαιτισθεί, ακολουθήστε με. | ΗΜΕΡΑ ή ΝΥΧΤΑ - Ταλαντευση αεροσκαφους και αναμμα - σβησιμο των φωτων ναυτιλιας σε ακανονιστα διαστηματα και ακολουθία του αναχαιτιζοντος.<br>***ΣΗΜΕΙΩΣΗ:** Επιπρόσθετες ενεργειες που απαιτουνται να λαμβάνονται από το αναχαιτιζόμενο αεροσκάφος περιγράφονται στο κεφάλαιο 3 παρ. 3.8. του παροντος.* | Έγινε κατανοητο, θα συμμορφωθω. |
| 2 | ΗΜΕΡΑ ή ΝΥΧΤΑ - ελιγμός αποχώρησης (break - away) από το αναχαιτιζόμενο αεροσκάφος, αποτελουμενος από μια στροφή ανόδου 90 μοιρών ή περισσότερο χωρίς διασταύρωση της γραμμής πτήσης του αναχαιτιζόμενου αεροσκάφους. | Μπορειτε να συνεχισετε | ΗΜΕΡΑ η ΝΥΧΤΑ - Ταλαντωση του αεροσκαφους | Έγινε κατανοητο, θα συμμορφωθω. |
| 3 | ΗΜΕΡΑ ή ΝΥΧΤΑ - Κατεβάζει το σύστημα προσγείωσης, αν είναι ανεβασμένο, ανάβει σταθερά τα φώτα προσγείωσης και υπερίπταται του διαδρόμου προσγείωσης που είναι σε χρήση, ή αν το αναχαιτιζόμενο είναι ελικόπτερο, υπερίπταται της περιοχής προσγείωσης ελικοπτέρων. Σε περίπτωση ελικοπτέρων το αναχαιτίζον ελικόπτερο εκτελεί προσέγγιση προσγείωσης, παραμένοντας μετέωρο κοντά στην περιοχή προσγείωσης. | Προσγειωθείτε σ' αυτό το αεροδρόμιο. | ΗΜΕΡΑ ή ΝΥΧΤΑ - Κατεβάζει το σύστημα προσγείωσης αν είναι ανεβασμένο, ανάβει σταθερά τα φώτα προσγείωσης και ακολουθεί το αναχαιτίζον αεροσκάφος και, εάν μετά από υπέρπτηση του διαδρόμου προσγείωσης που είναι σε χρήση ή την περιοχή προσγείωσης ελικοπτέρων κριθεί ασφαλής η προσγείωση, συνεχίζει για προσγείωση. | Έγινε κατανοητο, θα συμμορφωθω. |

### 2.2. Σήματα προερχόμενα από το αναχαιτιζόμενο αεροσκάφος και οι απαντήσεις του αναχαιτίζοντος

| ΣΕΙΡΑ | ΣΗΜΑΤΑ ΑΝΑΧΑΙΤΙΖΟΝΤΟΣ Α/ΦΟΥΣ | ΕΡΜΗΝΕΙΑ | ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ ΑΝΑΧΑΙΤΙΖΟΜΕΝΟΥ | ΕΡΜΗΝΕΙΑ |
|---|---|---|---|---|
| 4 | ΗΜΕΡΑ ή ΝΥΧΤΑ - Ανεβάζει το σύστημα προσγείωσης, (αν είναι κατεβασμένο) αναβοσβήνει τα Φώτα προσγείωσης όταν περνά πάνω από τον διάδρομο που είναι σε χρήση ή την περιοχή προσγείωσης ελικοπτέρων σε ύψος μεγαλύτερο των 300 m (1 000 ft) αλλά μικρότερο των 600 m (2 000 ft) (Στην περίπτωση ελικοπτέρων σε ύψος μεγαλυτερο των 50 m (170 ft) αλλά όχι μικρότερο των 100 m (330 ft)), πάνω από το επίπεδο του αεροδρομίου και συνεχίζει στον κύκλο του διαδρόμου που είναι σε χρήση προσγείωσης ή την περιοχή προσγείωσης ελικοπτέρων. Αν είναι αδύνατο να αναβοσβήσει τα φώτα προσγείωσης, αναβοσβήνει οποιαδήποτε άλλα διαθέσιμα φώτα. | Αεροδρόμιο που έχετε υποδείξει δεν είναι κατάλληλο. | ΗΜΕΡΑ ή ΝΥΧΤΑ - Αν είναι επιθυμητό το αναχαιτιζόμενο να ακολουθήσει το αναχαιτίζον αεροσκάφος σε εναλλακτικό αεροδρόμιο, το αναχαιτίζον αεροσκάφος ανεβάζει το σύστημα προσγείωσης (αν είναι κατεβασμένο) και χρησιμοποιεί τα σήματα της Σειράς 1 που έχουν καθοριστεί για αναχαιτίζον αεροσκάφος.<br>Αν αποφασισθεί να αφεθεί το αναχαιτιζόμενο αεροσκάφος, το αναχαιτίζον αεροσκάφος χρησιμοποιεί τα σήματα της σειράς 2 που έχουν καθοριστεί για αναχαιτίζον αεροσκάφος. | Έγινε κατανοητό, ακολουθήστε με.<br>Έγινε κατανοητό, μπορείτε να συνεχίσετε. |
| 5 | ΗΜΕΡΑ ή ΝΥΧΤΑ - Κανονικό άναμμα και σβήσιμο όλων των διαθέσιμων φώτων αλλά κατά τέτοιο τρόπο ώστε να διαφέρουν από τα αναλάμποντα φώτα. | Δεν μπορώ να συμμορφωθώ. | ΗΜΕΡΑ ή ΝΥΧΤΑ - Χρησιμοποίηση των σημάτων της σειράς 2 που έχουν καθοριστεί για αναχαιτίζον αεροσκάφος. | Έγινε κατανοητό. |
| 6 | ΗΜΕΡΑ ή ΝΥΧΤΑ - Ακανόνιστο άναμμα και σβήσιμο όλων των διαθέσιμων φώτων. | Είμαι σε κατάσταση ανάγκης. | ΗΜΕΡΑ ή ΝΥΧΤΑ - Χρησιμοποίηση των σημάτων της σειράς 2 που έχουν καθοριστεί για αναχαιτίζον αεροσκάφος. | Έγινε κατανοητό. |

### 3. ΟΠΤΙΚΑ ΣΗΜΑΤΑ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΟΥΜΕΝΑ ΓΙΑ ΕΙΔΟΠΟΙΗΣΗ ΕΝΟΣ ΜΗ ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΜΕΝΟΥ ΑΕΡΟΣΚΑΦΟΥΣ ΠΟΥ ΠΕΤΑ Ή ΠΡΟΚΕΙΤΑΙ ΝΑ ΕΙΣΕΛΘΕΙ ΣΕ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΕΝΗ, ΑΠΑΓΟΡΕΥΜΕΝΗ Ή ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΗ ΠΕΡΙΟΧΗ

Κατα την διαρκεια ημέρας και νύχτας, εκτοξεύεται σειρα βλημάτων (projectiles) απο το εδαφος σε διαστήματα 10 δευτερολέπτων, που κάθε ενα κατα την έκρηξη του βγάζει κόκκινα και πρασινα φωτα η αστέρια για να δείξουν σ' ένα μη εξουσιοδοτημένο αεροσκάφος ότι πετά ή πρόκειται να εισέλθει εντός μιας περιορισμένης, απαγορευμένης ή επικίνδυνης περιοχής και ότι το αεροσκάφος οφείλει να προβει στις απαραιτητες διορθωτικές ενέργειες.

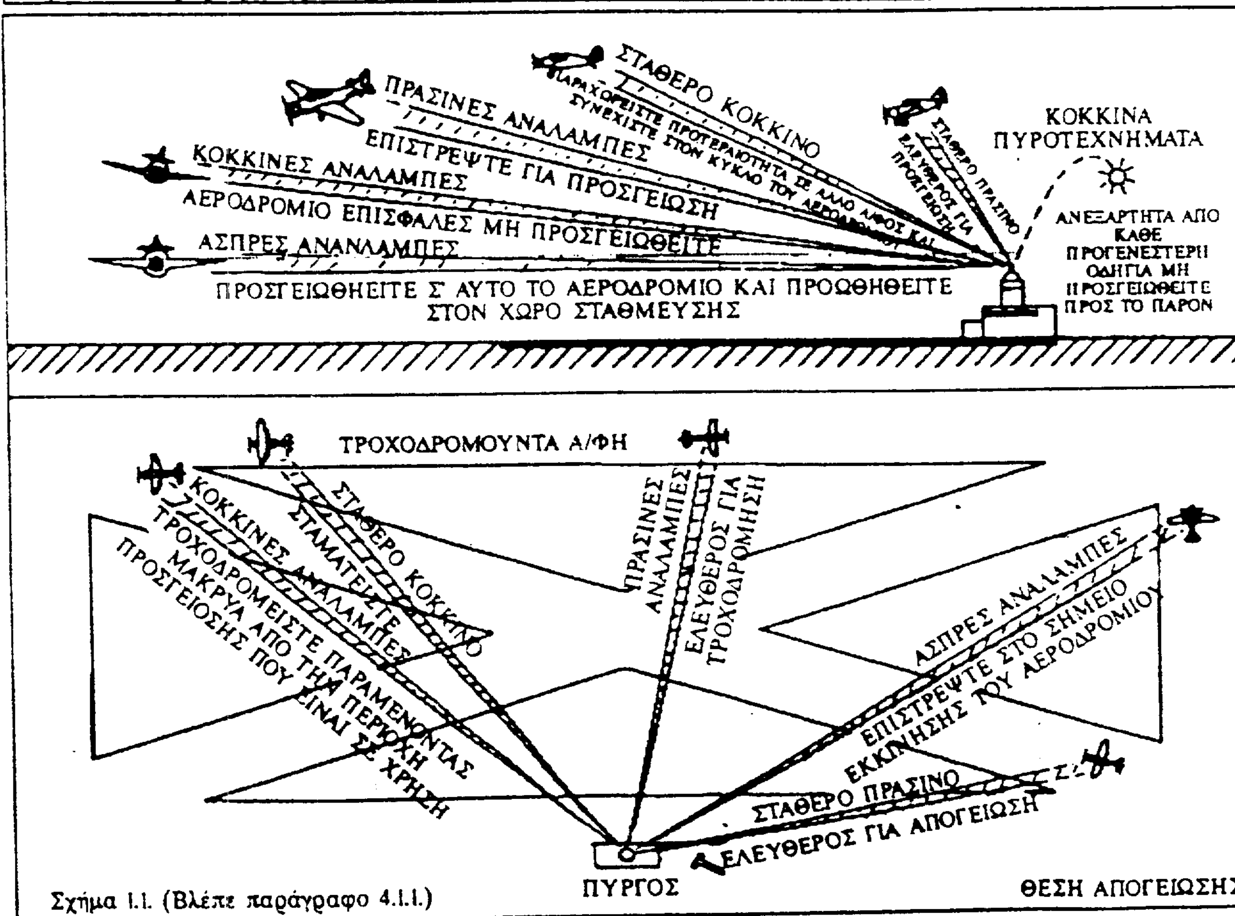
### 4. ΣΗΜΑΤΑ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΟΥΜΕΝΑ ΣΤΗΝ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ ΤΟΥ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ

4.1. Φωτιστικα και πυροτεχνικά σηματα

4.1.1. Οδηγίες

| | Φώτα | Από τον Έλεγχο Αεροδρομίου προς | |
|---|---|---|---|
| | | Αεροσκαφη σε πτήση | Αεροσκάφη στο εδαφος |
| Προς την κατευθυνση των εμπλεκομένων αεροσκαφών (βλέπε σχήμα 1.1.) | Σταθερό πράσινο | Ελεύθερος για προσγείωση | Ελεύθερος για απογείωση |
| | Σταθερό κόκκινο | Παραχωρείστε προτεραιότητα σε άλλο α/φος και συνεχίστε στον κύκλο του αεροδρομίου | Σταματείστε |
| | Σειρά πράσινων αναλαμπών | Επιστρέψτε για προσγείωση* | Ελεύθερος για τροχοδρομηση |
| | Σειρά κόκκινων αναλαμπών | Αεροδρόμιο επισφαλές, μη προσγειωθείτε | Τροχοδρομείτε παραμένοντας μακρυα απο την περιοχη προσγείωσης που ειναι σε χρήση |
| | Σειρα άσπρων αναλαμπών | Προσγειωθείτε σ' αυτό το αεροδρόμιο και προωθηθείτε στον χώρο στάθμευσης* | Επιστρέψτε στο σημείο εκκίνησης του αεροδρομίου |
| | Κοκκινα πυροτεχνήματα | Ανεξάρτητα από κάθε προγενέστερη οδηγία ΜΗ προσγειωθείτε προς το παρόν | ______ |

*Εξουσιοδοτήσεις προσγειωσης και τροχοδρόμησης θα δοθούν στον κατάλληλο χρόνο.




Σχήμα 1.1. (Βλέπε παράγραφο 4.1.1.)

4.1.2. Επιβεβαίωση λήψης από το αεροσκάφος

α) *Σε πτήση:*

1) Κατά την διάρκεια του φωτός της ημέρας:

- ταλαντεύει τις πτέρυγες του αεροσκάφους

***ΣΗΜΕΙΩΣΗ:** Το σήμα αυτό δεν αναμένεται όταν το αεροσκάφος είναι στο βασικό και στο τελικό σκέλος προσέγγισης*

2) Κατά την διάρκεια του σκότους:

- αναβοσβήνει δύο φορές τα φώτα προσγείωσης του αεροσκάφους ή εφόσον δεν διαθέτει, αναβοσβήνει δύο φορές τα ναυτιλιακά του φώτα.

β) *στο έδαφος:*

1) Κατά την διάρκεια του φωτός της ημέρας:

- με την κίνηση των πηδαλίων κλίσης ή διεύθυνσης,

2) Κατά την διάρκεια του σκότους:

- αναβοσβήνει δύο φορές τα φώτα προσγείωσης του αεροσκάφους ή εφόσον δεν διαθέτει, αναβοσβήνει δύο φορές τα ναυτιλιακά του φώτα.

## 4.2 Οπτικά Σήματα Εδάφους (Visual Ground Signals)

***ΣΗΜΕΙΩΣΗ:** Οι λεπτομέρειες οπτικών βοηθημάτων εδάφους περιέχονται στο Παράρτημα (Annex) 14.*

4.2.1 Απαγόρευση προσγείωσης

Τετράγωνο κόκκινου χρώματος, οριζόντιο με κίτρινες διαγώνιες λωρίδες, όταν τοποθετείται σε περιοχή σημάτων, σημαίνει ότι απαγορεύονται οι προσγειώσεις και ότι η απαγόρευση αυτή είναι ενδεχόμενο να παραταθεί (Σχήμα 1.2).



Σχήμα 1.2.

4.2.2. Ανάγκη για Ειδικές Προφυλάξεις κατά την Προσέγγιση ή Προσγείωση

Τετράγωνο κόκκινου χρώματος, οριζόντιο, με μια διαγώνια λωρίδα κίτρινου χρώματος, όταν τοποθετείται σε περιοχή σημάτων σημαίνει, ότι λόγω κακής κατάστασης της περιοχής ελιγμών ή για οποιονδήποτε άλλο λόγο, πρέπει να τηρηθούν ειδικές προφυλάξεις κατά την προσέγγιση προσγείωση ή έστω προσγείωση (Σχήμα 1.3).



Σχήμα 1.3.

4.2.3. Χρήση Διαδρόμων και Τροχοδρόμων

4.2.3.1. Σήμα λευκό, οριζόντιο, σε σχήμα αλτήρα γυμναστικής, όταν τοποθετείται σε περιοχή σημάτων σημαίνει, ότι τα αεροσκάφη οφείλουν να προσγειώνονται, απογειώνονται και τροχοδρομούν, μόνο στους διαδρόμους και τροχοδρόμους. (Σχήμα 1.4).



Σχήμα 1.4.

4.2.3.2. Το ίδιο οριζόντιο λευκό σήμα σε σχήμα αλτήρα γυμναστικής, όπως της παραγράφου 4.2.3.1. αλλά με μια μαύρη λωρίδα τοποθετημένη κάθετα προς τον άξονα και διαμετρικά σε κάθε κυκλικό τμήμα του αλτήρα, όταν τοποθετείται σε περιοχή σημάτων σημαίνει ότι τα αεροσκάφη οφείλουν να προσγειώνονται και να απογειώνονται μόνον στους διαδρόμους, αλλά οι άλλοι ελιγμοί δεν περιορίζονται κατ' ανάγκη στους διαδρόμους και τροχοδρόμους. (Σχήμα 1.5)



Σχήμα 1.5

4.2.4. Κλειστοί διάδρομοι ή τροχόδρομοι

Σταυροί απλού ευδιάκριτου χρώματος, κίτρινου ή λευκού όταν τοποθετούνται οριζόντια στους διαδρόμους και τροχοδρόμους ή, σε τμήματα αυτών, σημαίνουν ότι η περιοχή είναι ακατάλληλη για κίνηση αεροσκαφών, (Σχήμα 1.6).

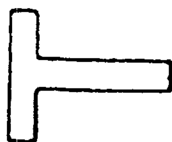


Σχήμα 1.6.

4.2.5. Διευθύνσεις Προσγείωσης ή Απογείωσης

4.2.5.1. Οριζόντιο σήμα προσγείωσης σε σχήμα Τ, λευκό ή πορτοκαλί σημαίνει προς την κατεύθυνση που πρέπει να χρησιμοποιηθεί από αεροσκάφος για προσγείωση και απογείωση, που θα εκτελούνται σε διεύθυνση παράλληλη με τον άξονα "Τ" (Σχήμα 1.7).

***ΣΗΜΕΙΩΣΗ:** Όταν χρησιμοποιείται την νύχτα, το "Τ" προσγείωσης φωτίζεται ή στην περίμετρο του τοποθετούνται φώτα λευκού χρώματος.*



Σχήμα 1.7.

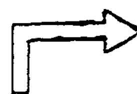
4.2.5.2. Σύνολο δύο αριθμών που τοποθετείται κατακόρυφα στον ή κοντά στον Πύργο Ελέγχου Αεροδρομίου σημαίνει, για τα αεροσκάφη που βρίσκεται στην περιοχή ελιγμών, την κατεύθυνση για απογείωση, εκφραζόμενη σε μονάδες των 10 μοιρών, προς την πλησιέστερη δεκάδα της μαγνητικής πυξίδας. (Σχήμα 1.8).




Σχήμα 1.8.

4.2.6. Δεξιόστροφη Κυκλοφορία

Δεξιόστροφο βέλος έντονου χρώματος, όταν τοποθετείται σε περιοχή σημάτων ή οριζόντια στο τέλος του διαδρόμου ή λωρίδας προσγείωσης που χρησιμοποιείται σημαίνει ότι οι στροφές γίνονται προς τα δεξιά πριν την προσγείωση και μετά την απογείωση (Σχήμα 1.9).



Σχήμα 1.9.

4.2.7. Γραφείο Αναφορών Υπηρεσιών Εναέριας Κυκλοφορίας

Το γράμμα "C" που τοποθετείται κατακόρυφα σε μαύρο χρώμα μέσα σε κίτρινο πλαίσιο σημαίνει την τοποθεσία του γραφείου αναφορών Υπηρεσιών Εναέριας Κυκλοφορίας (Σχήμα 1.10).




Σχήμα 1.10.

4.2.8. Εκτέλεση πτήσεων Ανεμοπτέρων

Λευκός σταυρός που τοποθετείται οριζόντια στην περιοχή σημάτων σημαίνει ότι το αεροδρόμιο χρησιμοποιείται από ανεμόπτερα και ότι εκτελούνται πτήσεις ανεμοπτέρων (Σχήμα 1.11).



Σχήμα 1.11.

## 5. ΣΗΜΑΤΑ ΚΑΘΟΔΗΓΗΣΗΣ
(MARSHALLING SIGNALS)

### 5.1. Από σηματωρό (signalman) προς αεροσκάφος

*ΣΗΜΕΙΩΣΗ 1: Τα σήματα αυτά έχουν σχεδιαστεί για χρήση από σηματωρό, ο οποίος κρατάει στα χέρια, όταν είναι αναγκαίο, φωτισμένα εξαρτήματα, για να διευκολύνεται η παρατήρηση από τον χειριστή και ο οποίος, σε σχέση με το αεροσκάφος, λαμβάνει θέση:*

α) για αεροσκάφη σταθερών πτερύγων, *μπροστά από το αριστερό ακροπτερύγιο μέσα στο οπτικό πεδίο του χειριστή και,*

β) για ελικόπτερα, *εκεί από όπου μπορεί ο χειριστής να τον βλέπει καλύτερα.*

*ΣΗΜΕΙΩΣΗ 2: Η σημασία των σχετικών σημάτων παραμένει ίδια, είτε κρατούνται ράβδοι, φωτισμένοι ράβδοι ή πυρσοί.*

*ΣΗΜΕΙΩΣΗ 3: Οι κινητήρες του αεροσκάφους αριθμούνται από τον σηματωρό που κοιτάζει το αεροσκάφος από τα δεξιά προς τα αριστερά (ο Νο 1 είναι ο αριστερός εξωτερικός κινητήρας του αεροσκάφους).*

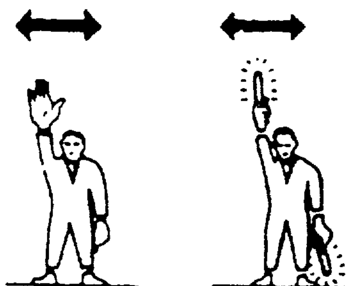
*ΣΗΜΕΙΩΣΗ 4: Σήματα που σημειώνονται με ένα αστερίσκο έχουν σχεδιαστεί για χρήση προς αιωρούμενα (hovering) ελικόπτερα, (εικόνες υπ' αριθ. 16 έως και 20).*

5.1.1. Πριν από την χρήση των κατωτέρω σημάτων ο σηματωρός εξακριβώνει ότι η περιοχή στην οποία πρόκειται να οδηγηθεί ένα αεροσκάφος, είναι ελεύθερη από αντικείμενα στα οποία θα μπορούσε να προσκρούσει το αεροσκάφος, τηρώντας τα όσα ορίζει η παράγραφος 3.4.1. ανωτέρω.

*ΣΗΜΕΙΩΣΗ: Η σχεδίαση πολλών αεροσκαφών δεν επιτρέπει πάντοτε να είναι ορατά από το πιλοτήριο τα ακροπτερύγια, οι κινητήρες και τα άλλα άκρα του αεροσκάφους, όταν αυτό κάνει ελιγμούς στο έδαφος.*

1. Κίνηση με περαιτέρω καθοδήγηση από σηματωρό

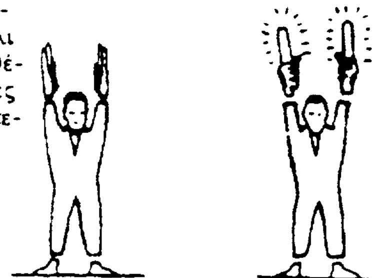
Ο σηματωρός καθοδηγεί τον πιλότο, αν οι συνθήκες κυκλοφορίας στο αεροδρόμιο απαιτούν αυτή την ενέργεια.



Εικόνα 1

2. Σε αυτή τη θέση στάθμευσης

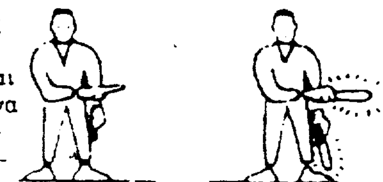
Βραχίονες πάνω από το κεφάλι σε κατακόρυφη θέση με τις παλάμες αντικριστές εσωτερικά.



Εικόνα 2

3. Κινηθείτε προς τον επόμενο σηματωρό

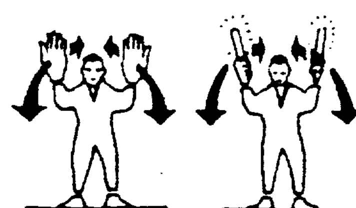
Δεξιός ή αριστερός βραχίονας προς τα κάτω, ο άλλος βραχίονας κινείται κάθετα προς το σώμα και τεντωμένος για να δείξει την κατεύθυνση του επόμενου σηματωρού.



Εικόνα 3

4. Κινηθείτε προς τα εμπρός

Βραχίονες ελαφρώς στα πλάγια, παλάμες προς τα πίσω και κατ' επανάληψη κινούμενες προς τα πάνω και προς τα πίσω, από το ύψος του ώμου.



Εικόνα 4

5. Στροφή

α) *Στρίψτε αριστερά σας*: Ο δεξιός βραχίονας προς τα κάτω, ο αριστερός βραχίονας κατ' επανάληψη κινούμενος προς τα πάνω και προς τα πίσω. Η ταχύτητα κίνησης του βραχίονα σημαίνει τον βαθμό στροφής.

Εικόνα 5(α)



(α)

β) *Στρίψτε δεξιά σας*. Ο αριστερός βραχίονας προς τα κάτω, ο δεξιός βραχίονας κατ' επανάληψη κινούμενος προς τα πάνω και πίσω. Η ταχύτητα κίνησης του βραχίονα σημαίνει τον βαθμό στροφής.

Εικόνα 5(β)

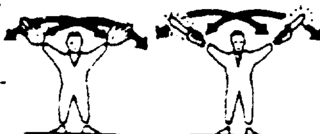


(β)

6. Ακινητοποίηση (Stop)

Βραχίονες κατ' επανάληψη διασταυρούμενοι πάνω από το κεφάλι. (Η ταχύτητα της κίνησης των βραχιόνων θα είναι σχετική με το επείγον της ακινητοποίησης, δηλαδή όσο ταχύτερη η κίνηση, τόσο ταχύτερη η ακινητοποίηση).

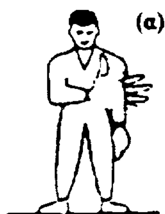
Εικόνα 6



7. Φρένα

α) Δέσιμο φρένων: Σήκωμα του βραχίονα και του χεριού με τα δάχτυλα τεντωμένα οριζόντια μπροστά από το σώμα και κατόπιν σφίξιμο γροθιάς

Εικόνα 7(α)



(α)

β) Απελευθέρωση φρένων: Σήκωμα του βραχίονα, με γροθιά σφιχτή, οριζόντια μπροστά από το σώμα και κατόπιν τέντωμα των δαχτύλων.

Εικόνα 7(β)

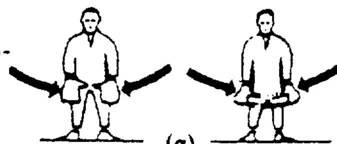


(β)

8. Εμποδιστήρες τροχών (τακοι)

α) *Εμποδιστήρες τοποθετήθηκαν*: βραχίονες κάτω, παλάμες στραμμένες προς το σώμα, κίνηση βραχιόνων από την έκταση προς τα κάτω.

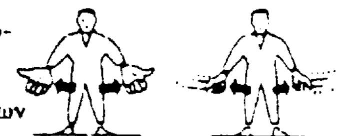
Εικόνα 8(α)



(α)

β) *Εμποδιστήρες αφαιρέθηκαν*: βραχίονες κάτω, παλάμες στραμμένες προς τα έξω, κίνηση βραχιόνων προς τα πλάγια.

Εικόνα 8(β)



(β)

9. Εκκίνηση κινητήρα (ων)

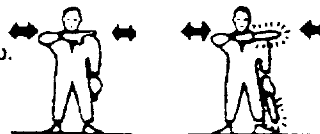
Αριστερό χέρι στην ανάταση με τον κατάλληλο αριθμό δαχτύλων τεντωμένα για να δείχνουν τον αριθμό του κινητήρα που πρόκειται να εκκινήσει και κυκλική κίνηση δεξιού χεριού στο ύψος της κεφαλής.



Εικόνα 9

10. Διακοπή λειτουργίας κινητήρων

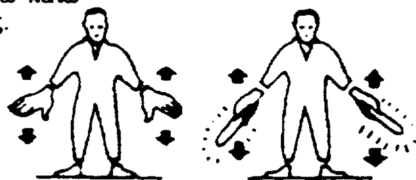
Οποιοσδήποτε βραχίονας και χέρι στο ύψος του ώμου, το χέρι οριζόντια προς τον λαιμό, η παλάμη προς τα κάτω. Το χέρι κινείται πλάγια με τον βραχίονα λυγισμένο.



Εικόνα 10

11. Επιβράδυνση

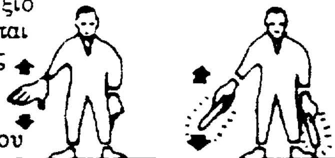
Βραχίονες κάτω με τις παλάμες προς το έδαφος, κατόπιν αυτές κινούνται πάνω κάτω αρκετές φορές.



Εικόνα 11

12. Επιβράδυνση κινητήρα (ων) στην ενδεικνυόμενη πλευρά

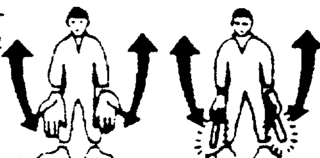
Βραχίονες κάτω με τις παλάμες προς το έδαφος, κατόπιν το δεξιό ή αριστερό χέρι, κινείται πάνω-κάτω δείχνοντας τον κινητήρα(ες) της αριστερής ή δεξιάς πλευράς αντίστοιχα που πρέπει να επιβραδυνθεί.



Εικόνα 12

13. Κινηθείτε προς τα πίσω

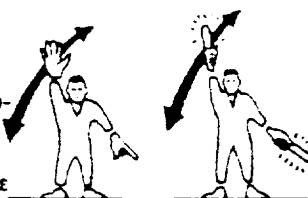
Βραχίονες στα πλευρά, παλάμες προς τα εμπρός, ταλάντωση επαναλαμβανόμενη προς τα μπροστά και επάνω μέχρι το ύψος των ώμων.



Εικόνα 13

14. Στροφές κατά την κίνηση προς τα πίσω

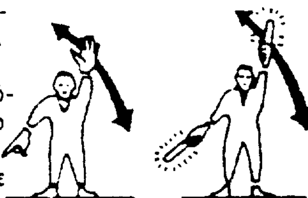
α) Για την ουρά του αεροσκάφους προς τα δεξιά: ο αριστερός βραχίονας δείχνει κάτω και ο δεξιός βραχίονας φέρεται από την κατακόρυφη θέση πάνω από το κεφάλι στην οριζόντια θέση προς τα εμπρός, με επαναλαμβανόμενες κινήσεις.



(α)

Εικόνα 14(α)

β) Για την ουρά του αεροσκάφους προς τα αριστερά: Ο δεξιός βραχίονας δείχνει κάτω και ο αριστερός βραχίονας φέρεται από την κατακόρυφη θέση πάνω από το κεφάλι, στην οριζόντια θέση προς τα εμπρός με επαναλαμβανόμενες κινήσεις.

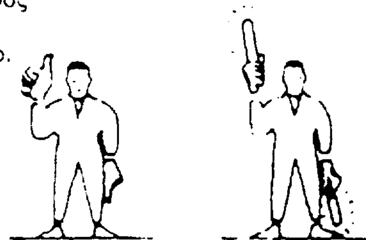


(β)

Εικόνα 14(β)

15. Ελεύθερος από τον σηματωρό (all clear)

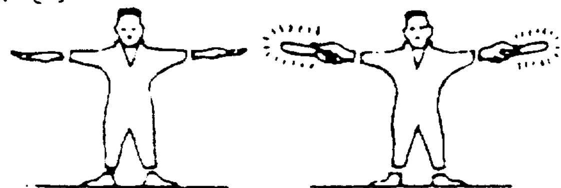
Δεξιός βραχίονας σηκωμένος από το ύψος του αγκώνα, με τον αντίχειρα σηκωμένο.



Εικόνα 15

*16. Αιώρηση (Hover)

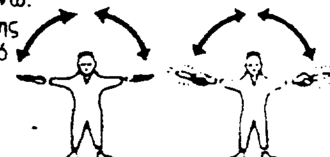
Βραχίονες στην έκταση οριζόντιοι



Εικόνα 16

*17. Κίνηση προς τα πάνω

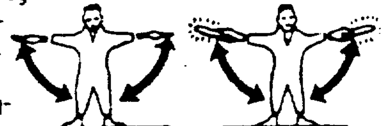
Έκταση των βραχιόνων οριζόντια, με τις παλάμες προς τα πάνω, κινούμενοι ρυθμικά προς τα οριζόντια πάνω. Η ταχύτητα της κίνησης υποδεικνύει τον βαθμό ανόδου.



Εικόνα 17

*18. Κίνηση προς τα κάτω

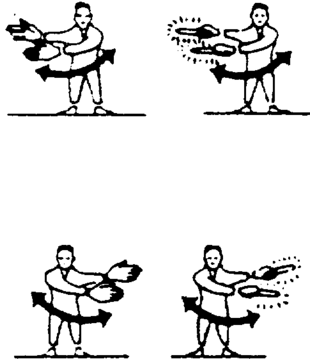
Έκταση των βραχιόνων, οριζόντια με τις παλάμες προς τα κάτω, κινούμενοι ρυθμικά προς τα κάτω. Η ταχύτητα της κίνησης υποδεικνύει τον βαθμό καθόδου.



Εικόνα 18

*19. Κίνηση οριζόντια

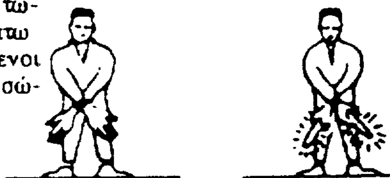
Ο κατάλληλος βραχίονας τεντωμένος οριζόντια προς την πλευρά της κατεύθυνσης της κίνησης και ο άλλος βραχίονας κινούμενος μπροστά από το σώμα κατά την ίδια κατεύθυνση, σε επαναλαμβανόμενες κινήσεις.



Εικόνα 19

*20. ΠΡΟΣΓΕΙΩΣΗ

Βραχίονες τεντωμένοι προς τα κάτω και διασταυρούμενοι μπροστά από το σώμα.



Εικόνα 20

### 5.2 Από Χειριστή Αεροσκάφους Προς Σηματωρό

*ΣΗΜΕΙΩΣΗ 1: Τα σήματα αυτά σχεδιάστηκαν για να χρησιμοποιούνται από χειριστή που βρίσκεται στο θάλαμο διακυβέρνησης με χέρια πλήρως ορατά στο σηματωρό και ο οποίος κρατάει, αν χρειάζεται, φωτισμένα εξαρτήματα για να διευκολύνεται η παρατήρηση από τον σηματωρό.*

*ΣΗΜΕΙΩΣΗ 2: Οι κινητήρες του αεροσκάφους αριθμούνται σε σχέση με τον σηματωρό που κοιτάζει το αεροσκάφος από τα δεξιά προς τα αριστερά. (Ο Νο 1 κινητήρας είναι ο αριστερός εξωτερικός κινητήρας).*

5.2.1 Φρένα

*ΣΗΜΕΙΩΣΗ: Η στιγμή κατά την οποία σφίγγεται η γροθιά ή τα δάχτυλα εκτείνονται υποδεικνύει αντίστοιχα την στιγμή του δεσίματος ή απελευθέρωσης των φρένων.*

α) *Δέσιμο Φρένων:* ύψωση του βραχίονα και χεριού, με τα δάχτυλα τεντωμένα, οριζόντια μπροστά από το πρόσωπο και κατόπιν σφίξιμο της γροθιάς.

β) *Λύσιμο Φρένων:* ύψωση του βραχίονα, με την γροθιά σφιγμένη, οριζόντια μπροστά από το πρόσωπο και κατόπιν τέντωμα των δαχτύλων.

5.2.2 Εμποδιστήρες τροχών (Τάκοι)

α) *Τοποθέτηση εμποδιστήρων:* έκταση βραχιόνων με τις παλάμες προς τα έξω, κίνηση των χεριών προς το σώμα και διασταύρωσή τους, μπροστά από το πρόσωπο.

β) *Αφαίρεση εμποδιστήρων:* χέρια διασταυρωμένα μπροστά από το πρόσωπο, παλάμες προς τα εμπρός, κίνηση βραχιόνων προς τα έξω.

5.2.3 Έτοιμος για εκκίνηση κινητήρα(ων)

Ύψωση του κατάλληλου αριθμού δαχτύλων ενός χεριού, που υποδεικνύει τον αριθμό του κινητήρα που θα εκκινήσει.

# ΠΡΟΣΘΕΜΑ (APPENDIX) 2.
# ΑΝΑΧΑΙΤΙΣΗ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ

*(ΣΗΜΕΙΩΣΗ: Βλέπε Κεφάλαιο 3, παράγραφο 3.8. του παρόντος Παραρτήματος)*

## 1. Αρχές που πρέπει να τηρούνται από τα Κράτη

1.1. Για να επιτευχθεί η ομοιομορφία κανονισμών που είναι αναγκαία για την ασφάλεια της αεροναυτιλίας των πολιτικών αεροσκαφών, τα συμβαλλόμενα κράτη λαμβάνουν υπ' όψη όταν θεσπίζουν κανονισμούς και διοικητικές οδηγίες τις ακόλουθες αρχές:

α) αναχαίτιση πολιτικού αεροσκάφους λαμβανει χώρα μόνο σαν έσχατο μέσο,

β) αν πραγματοποιηθεί, η αναχαίτιση περιορίζεται στην εξακρίβωση της ταυτότητας του αεροσκάφους, εκτός αν είναι αναγκαίο ο αναχαιτίζων να επιστρέψει το αεροσκάφος στο καθορισμένο ίχνος του, να το οδηγήσει πέρα από τα όρια του εθνικού εναέριου χώρου, να το καθοδηγήσει μακριά από απαγορευμένη, περιορισμένη και επικίνδυνη περιοχή ή να δώσει οδηγίες στο αναχαιτιζόμενο αεροσκάφος να εκτελέσει προσγείωση σε καθορισμένο αεροδρόμιο.

γ) αναχαίτιση πολιτικού αεροσκάφους για λόγους εξάσκησης δεν γίνεται,

δ) οδηγίες αεροναυτιλίας και σχετικές πληροφορίες δίδονται σε αναχαιτιζόμενο αεροσκάφος ραδιοτηλεφωνικά οποτεδήποτε μπορεί να επιτευχθεί ραδιοτηλεφωνική επαφή και,

ε) σε περίπτωση που απαιτείται η προσγείωση του αναχαιτιζόμενου αεροσκάφους στην επικράτεια που υπερίπταται, το αεροδρόμιο που καθορίζεται για την προσγείωσή του, πρέπει να είναι κατάλληλο για ασφαλή προσγείωση για τον τύπο του αναχαιτιζόμενου αεροσκάφους.

***ΣΗΜΕΙΩΣΗ:*** *Με ομόφωνη αποδοχή από την 25η έκτακτη Σύνοδο της Συνέλευσης του ICAO στις 10 Μαΐου 1984, του άρθρου 3 (δις) της Σύμβασης της Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας τα συμβαλλόμενα κράτη έχουν αποδεχθεί ότι "κάθε Κράτος πρέπει να απέχει από την προσφυγή στην χρήση όπλων εναντίον πολιτικών αεροσκαφών σε πτήση". [Το άρθρο 3(δις) έχει κυρωθεί από ελληνικής πλευράς με τον Ν. 1710/1987 (ΦΕΚ 109 Α)].*

1.2 Τα Συμβαλλόμενα Κράτη οφείλουν να εκδώσουν πάγια μέθοδο η οποία καθιερώνει τους ελιγμούς αεροσκαφών που αναχαιτίζουν πολιτικό αεροσκάφος. Η μέθοδος αυτή οφείλει να είναι σχεδιασμένη έτσι, ώστε να αποφεύγεται οποιοσδήποτε κίνδυνος για τα αναχαιτιζόμενα αεροσκάφη.

***ΣΗΜΕΙΩΣΗ:*** *Ειδικές συστάσεις που αφορούν την μέθοδο για τους ελιγμούς αυτούς, περιέχονται στο Προσάρτημα (Attachment) A, τμήμα 3 του παρόντος.*

1.3 Τα Συμβαλλόμενα Κράτη διασφαλίζουν ότι έχει γίνει πρόβλεψη για χρήση δευτερεύοντος RADAR επιτήρησης, όπου είναι διαθέσιμο, για αναγνώριση πολιτικών αεροσκαφών σε περιοχές όπου αυτά μπορεί να γίνουν αντικείμενο αναχαίτισης.

## 2. Ενέργειες από Αναχαιτιζόμενο Αεροσκάφος

2.1 Αεροσκάφος που αναχαιτίζεται από ένα άλλο αεροσκάφος αμέσως θα:

α) ακολουθεί τις οδηγίες που του δίνονται από το αναχαιτίζον αεροσκάφος ερμηνεύοντας και ανταποκρινόμενο στα οπτικά σήματα σύμφωνα με τα καθοριζόμενα του Προσθέματος (Appendix) 1 του παρόντος.

β) γνωστοποιεί τούτο, αν είναι δυνατό, στην αρμόδια Μονάδα Εξυπηρέτησης Εναέριας Κυκλοφορίας,

γ) προσπαθεί να αποκαταστήσει ραδιοεπικοινωνία με το αναχαιτίζον αεροσκάφος ή με την αρμόδια Μονάδα Ελέγχου Αναχαιτίσεων, κάνοντας γενική εκπομπή στην συχνότητα κινδύνου 121.5 MHz, δίνοντας την ταυτότητα του και την φύση της πτήσης. Αν δεν υπάρξει επαφή και αν είναι εφικτό, επαναλαμβάνει την κλήση αυτή στην συχνότητα κινδύνου 243MHz,

δ) αν είναι εφοδιασμένο με αποκριτή δευτερεύοντος ραντάρ επιτήρησης (SSR), επιλέγει την MODE A code 7700, εκτός αν έχει λάβει διαφορετικές οδηγίες από την αρμόδια Μονάδα Εξυπηρέτησης Εναέριας Κυκλοφορίας.

2.2 Αν ελήφθησαν οδηγίες μέσω ραδιοσυχνότητας από οποιαδήποτε πηγή, που αντιφάσκουν με αυτές που δόθηκαν από το αναχαιτίζον αεροσκάφος μέσω οπτικών σημάτων, το αναχαιτιζόμενο αεροσκάφος ζητά άμεση διευκρίνηση ενώ συνεχίζει να συμμορφώνεται με τις οδηγίες που του δόθηκαν οπτικά από το αναχαιτίζον αεροσκάφος.

2.3 Αν ελήφθησαν οδηγίες μέσω ραδιοσυχνότητας από οποιαδήποτε πηγή, που αντιφάσκουν με αυτές που δόθηκαν από το αναχαιτίζον αεροσκάφος μέσω ραδιοσυχνότητας, το αναχαιτιζόμενο αεροσκάφος ζητά άμεση διευκρίνηση ενώ συνεχίζει να συμμορφώνεται με τις οδηγίες που δόθηκαν μέσω ραδιοσυχνότητας από το αναχαιτίζον αεροσκάφος.

**3. Ραδιοεπικοινωνία Κατά την Διάρκεια Αναχαίτισης**

Αν έχει επιτευχθεί επαφή μέσω ραδιοσυχνότητας κατά την διάρκεια αναχαίτισης αλλά δεν είναι δυνατή η επικοινωνία σε κοινή γλώσσα, πρέπει να γίνουν προσπάθειες για την μεταβίβαση εντολών, επιβεβαίωση λήψεως των εντολών και ουσιωδών πληροφοριών χρησιμοποιώντας τις φράσεις και την προφορά του Πίνακα 2.1 κατωτέρω και εκπέμποντας κάθε φράση δύο φορές:

Πίνακας 2.1

| *Φράσεις για χρήση από το ΑΝΑΧΑΙΤΙΖΟΝ αεροσκάφος* | | | *Φράσεις για χρήση από το ΑΝΑΧΑΙΤΙΖΟΜΕΝΟ αεροσκάφος* | | |
|---|---|---|---|---|---|
| *Φράση* | *Προφορά*(1) | *Ερμηνεία* | *Φράση* | *Προφορά*(1) | *Ερμηνεία* |
| CALL-SIGN | <u>KOL</u> SA-IN | Ποιό είναι το Χαρακτηριστικό κλήσης σας; | CALL-SIGN(2) | <u>KOL</u> SA-IN | Το χαρακτηριστικό κλήσης μου είναι... (Χαρακτηριστικό κλήσης) |
| FOLLOW | <u>FOL</u>-LO | Ακολουθείστε με | WILCO | <u>VILL</u>-KO | Κατανοήθηκε θα συμμορφωθώ |
| DESCEND | DEE-<u>SEND</u> | Κατεβείτε για προσγείωση | CANNOT | <u>KANN</u>-NOTT | Αδυνατώ να συμμορφωθώ |
| YOU LAND | <u>YOU</u> <u>LAAND</u> | Προσγειωθείτε σε αυτό το αεροδρόμιο | REPEAT | REE-<u>PEET</u> | Επαναλάβατε τις οδηγίες σας. |
| PROCEED | PRO-<u>SEED</u> | Μπορείτε να συνεχίσετε | AM LOST | <u>AM</u> <u>LOSST</u> | Θέση άγνωστη |
| | | | MAYDAY | <u>MAYDAY</u> | Είμαι σε κατάσταση ανάγκης. |
| | | | HIJACK(3) | <u>HI-JACK</u> | Υφίσταμαι αεροπειρατεία |
| | | | LAND (Place name) | LAAND (Place name) | Ζητώ να προσγειωθώ στο (όνομα μέρους) |
| | | | DESCEND | DEE-<u>SEND</u> | Ζητώ κάθοδο |

*1) Στην δεύτερη στήλη η έμφαση των συλλαβών δίδεται με υπογράμμιση.*

*2) Το χαρακτηριστικό κλήσης που ζητείται είναι αυτό που χρησιμοποιείται στις ραδιοτηλεφωνικές επικοινωνίες με τις Μονάδες εξυπηρέτησης Εναέριας Κυκλοφορίας και ανταποκρίνεται στο χαρακτηριστικό κλήσης του αεροσκάφους στο σχέδιο πτήσης.*

*3) Πολλές φορές οι περιστάσεις δεν επιτρέπουν, ούτε κάνουν επιθυμητή την χρήση της φράσης HIJACK (αεροπειρατεία).*

# ΠΡΟΣΘΕΜΑ (APPENDIX) 3
# ΠΙΝΑΚΑΣ ΕΠΙΠΕΔΩΝ ΠΛΕΥΣΗΣ

Τα επίπεδα πλεύσης που θα τηρούνται όταν απαιτείται από το παρόν Παράρτημα είναι τα ακόλουθα:

α) **σε περιοχές όπου, κατόπιν Περιοχικής Συμφωνίας Αεροναυτιλίας** και σύμφωνα με τους όρους που καθορίζονται απ' αυτή, εφαρμόζεται ελάχιστος κατακόρυφος διαχωρισμός (VSM) 300 μέτρων (1.000 ποδών) μεταξύ των επιπέδων πλεύσης FL290 έως και επιπέδου πλεύσης FL410 συμπεριλαμβανομένου.*

| ΙΧΝΟΣ** | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Από 000 μοίρες έως 179 μοίρες*** | | | | | | Από 180 μοίρες έως 359 μοίρες*** | | | | | |
| IFR Πτήσεις | | | VFR Πτήσεις | | | IFR Πτήσεις | | | VFR Πτήσεις | | |
| | Απόλυτο Ύψος | | | Απόλυτο Ύψος | | | Απόλυτο Ύψος | | | Απόλυτο Ύψος | |
| FL | Μετρα | Πόδια | FL | Μετρα | Πόδια | FL | Μετρα | Πόδια | FL | Μετρα | Πόδια |
| -90 | | | - | - | - | 0 | | | - | - | - |
| 10 | 300 | 1 000 | - | - | - | 20 | 600 | 2 000 | - | - | - |
| 30 | 900 | 3 000 | 35 | 1 050 | 3 500 | 40 | 1 200 | 4 000 | 45 | 1 350 | 4 500 |
| 50 | 1 500 | 5 000 | 55 | 1 700 | 5 500 | 60 | 1 850 | 6 000 | 65 | 2 000 | 6 500 |
| 70 | 2 150 | 7 000 | 75 | 2 300 | 7 500 | 80 | 2 450 | 8 000 | 85 | 2 600 | 8 500 |
| 90 | 2 750 | 9 000 | 95 | 2 900 | 9 500 | 100 | 3 050 | 10 000 | 105 | 3 200 | 10 500 |
| 110 | 3 350 | 11 000 | 115 | 3 500 | 11 500 | 120 | 3 650 | 12 000 | 125 | 3 800 | 12 500 |
| 130 | 3 950 | 13 000 | 135 | 4 100 | 13 500 | 140 | 4 250 | 14 000 | 145 | 4 400 | 14 500 |
| 150 | 4 550 | 15 000 | 155 | 4 700 | 15 500 | 160 | 4 900 | 16 000 | 165 | 5 050 | 16 500 |
| 170 | 5 200 | 17 000 | 175 | 5 350 | 17 500 | 180 | 5 500 | 18 000 | 185 | 5 650 | 18 500 |
| 190 | 5 800 | 19 000 | 195 | 5 950 | 19 500 | 200 | 6 100 | 20 000 | 205 | 6 250 | 20 500 |
| 210 | 6 400 | 21 000 | 215 | 6 550 | 21 500 | 220 | 6 700 | 22 000 | 225 | 6 850 | 22 500 |
| 230 | 7 000 | 23 000 | 235 | 7 150 | 23 500 | 240 | 7 300 | 24 000 | 245 | 7 450 | 24 500 |
| 250 | 7 600 | 25 000 | 255 | 7 750 | 25 500 | 260 | 7 900 | 26 000 | 265 | 8 100 | 26 500 |
| 270 | 8 250 | 27 000 | 275 | 8 400 | 27 500 | 280 | 8 550 | 28 000 | 285 | 8 700 | 28 500 |
| 290 | 8 850 | 29 000 | | | | 300 | 9 150 | 30 000 | | | |
| 310 | 9 450 | 31 000 | | | | 320 | 9 750 | 32 000 | | | |
| 330 | 10 050 | 33 000 | | | | 340 | 10 350 | 34 000 | | | |
| 350 | 10 650 | 35 000 | | | | 360 | 10 950 | 36 000 | | | |
| 370 | 11 300 | 37 000 | | | | 380 | 11 600 | 38 000 | | | |
| 390 | 11 900 | 39 000 | | | | 400 | 12 200 | 40 000 | | | |
| 410 | 12 500 | 41 000 | | | | 430 | 13 100 | 43 000 | | | |
| 450 | 13 700 | 45 000 | | | | 470 | 14 350 | 47 000 | | | |
| 490 | 14 950 | 49 000 | | | | 510 | 15 550 | 51 000 | | | |
| κλπ. | κλπ. | κλπ. | | | | κλπ. | κλπ. | κλπ. | | | |

* Επιτρέπεται η χρήση ελάχιστου κατακόρυφου διαχωρισμού 300 μέτρων (1.000 ποδιών) πάνω από το FL410, μέσα σε καθορισμένα τμήματα του εναέριου χώρου με προκαθορισμένους όρους και κατόπιν περιοχικών συμφωνιών αεροναυτιλίας, θεωρουμένου του παρόντος πίνακα ως τροποποιημένου.

** Μαγνητικό ίχνος, ή σε πολικές περιοχές με γεωγραφικά πλάτη μεγαλύτερα των 70 μοιρών και σε προεκτάσεις των περιοχών αυτών όπως καθορίζονται από τις αρμόδιες Αρχές, εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας, ίχνη ψευδοδικτύου, όπως έχουν ορισθεί από δίκτυο γραμμών παράλληλων προς τον μεσημβρινό του GREENWICH, απεικονισμένων μέσα σ' ένα πολικό στερεογραφικό χάρτη στον οποίο η διεύθυνση του Βόρειου Πόλου χρησιμοποιείται σαν Βορράς Ψευδοδικτύου.

*** Εξαιρούνται οι περιοχές όπου οι επικρατούσες διευθύνσεις κυκλοφορίας και οι κατάλληλες μεταβατικές διαδικασίες που σχετίζονται μ' αυτές, έχουν προσδιοριστεί βάσει Περιοχικών υμφωνιών Αεροναυτιλίας έτσι ώστε να καθορίζεται από 090 έως 269 μοίρες και από 270 έως 089 μοίρες.

***ΣΗΜΕΙΩΣΗ:*** *Καθοδηγητικό υλικό σχετικό με το κατακόρυφο διαχωρισμό περιέχεται στο "Εγχειρίδιο εφαρμογής ελάχιστου κατακόρυφου Διαχωρισμού 300 m (1000FT) μεταξύ FL410 συμπεριλαμβανομένου (Doc 9574), του ICAO.*

β) σε άλλες περιοχές.

| ΙΧΝΟΣ* | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Από 000 μοιρες έως 179 μοίρες** | | | | | | Από 180 μοίρες έως 359 μοίρες** | | | | | |
| | IFR Πτήσεις Απόλυτο Ύψος | | | VFR Πτήσεις Απόλυτο Ύψος | | | IFR Πτήσεις Απόλυτο Ύψος | | | VFR Πτήσεις Απόλυτο Ύψος | |
| FL | Μέτρα | Πόδια | FL | Μέτρα | Πόδια | FL | Μέτρα | Πόδια | FL | Μέτρα | Πόδια |
| -90 | | | - | - | - | 0 | | | - | - | - |
| 10 | 300 | 1 000 | - | - | - | 20 | 600 | 2 000 | - | - | - |
| 30 | 900 | 3 000 | 35 | 1 050 | 3 500 | 40 | 1 200 | 4 000 | 45 | 1 350 | 4 500 |
| 50 | 1 500 | 5 000 | 55 | 1 700 | 5 500 | 60 | 1 850 | 6 000 | 65 | 2 000 | 6 500 |
| 70 | 2 150 | 7 000 | 75 | 2 300 | 7 500 | 80 | 2 450 | 8 000 | 85 | 2 600 | 8 500 |
| 90 | 2 750 | 9 000 | 95 | 2 900 | 9 500 | 100 | 3 050 | 10 000 | 105 | 3 200 | 10 500 |
| 110 | 3 350 | 11 000 | 115 | 3 500 | 11 500 | 120 | 3 650 | 12 000 | 125 | 3 800 | 12 500 |
| 130 | 3 950 | 13 000 | 135 | 4 100 | 13 500 | 140 | 4 250 | 14 000 | 145 | 4 400 | 14 500 |
| 150 | 4 550 | 15 000 | 155 | 4 700 | 15 500 | 160 | 4 900 | 16 000 | 165 | 5 050 | 16 500 |
| 170 | 5 200' | 17 000 | 175 | 5 350 | 17 500 | 180 | 5 500 | 18 000 | 185 | 5 650 | 18 500 |
| 190 | 5 800 | 19 000 | 195 | 5 950 | 19 500 | 200 | 6 100 | 20 000 | 205 | 6 250 | 20 500 |
| 210 | 6 400 | 21 000 | 215 | 6 550 | 21 500 | 220 | 6 700 | 22 000 | 225 | 6 850 | 22 500 |
| 230 | 7 000 | 23 000 | 235 | 7 150 | 23 500 | 240 | 7 300 | 24 000 | 245 | 7 450 | 24 500 |
| 250 | 7 600 | 25 000 | 255 | 7 750 | 25 500 | 260 | 7 900 | 26 000 | 265 | 8 100 | 26 500 |
| 270 | 8 250 | 27 000 | 275 | 8 400 | 27 500 | 280 | 8 550 | 28 000 | 285 | 8 700 | 28 500 |
| 290 | 8 850 | 29 000 | 300 | 9 150 | 30 000 | 310 | 9 450 | 31 000 | 320 | 9 750 | 32 000 |
| 330 | 10 050 | 33 000 | 340 | 10 350 | 34 000 | 350 | 10 650 | 35 000 | 360 | 10 950 | 36 000 |
| 370 | 11 300 | 37 000 | 380 | 11 600 | 38 000 | 390 | 11 900 | 39 000 | 400 | 12 200 | 40 000 |
| 410 | 12 500 | 41 000 | 420 | 12 800 | 42 000 | 430 | 13 100 | 43 000 | 440 | 13 400 | 44 000 |
| 450 | 13 700 | 45 000 | 460 | 14 000 | 46 000 | 470 | 14 350 | 47 000 | 480 | 14 650 | 48 000 |
| 490 | 14 950 | 49 000 | 500 | 15 250 | 50 000 | 510 | 15 550 | 51 000 | 520 | 15 850 | 52 000 |
| κλπ. | κλπ. | κλπ. | κλπ. | κλπ. | κλπ. | κλπ. | κλπ. | κλπ. | κλπ. | κλπ. | κλπ. |

* Μαγνητικό ίχνος, ή σε πολικές περιοχές με γεωγραφικά πλάτη μεγαλύτερα των 70 μοιρών και σε προεκτάσεις των περιοχών αυτών, όπως καθορίζεται από τις αρμόδιες Αρχές Εξυπηρέτησεις Εναέριας Κυκλοφορίας, ίχνη ψευδοδικτύου όπως έχουν καθοριστεί από δίκτυο γραμμών παράλληλων προς τον μεσημβρινό του GREENWICH απεικονισμένων μέσα σ' ένα πολικό στερεογραφικό χάρτη στον οποίο η διεύθυνση του Βόρειου πόλου χρησιμοποιείται σαν Βορράς Ψευδοδικτύου.

** Εξαιρούνται οι περιοχές όπου οι επικρατούσες διευθύνσεις κυκλοφορίας και οι κατάλληλες μεταβατικές διαδικασίες που σχετίζονται μ' αυτές, έχουν προσδιοριστεί βάσει Περιοχιχών υμφωνιών Αεροναυτιλίας έτσι ώστε να καθορίζεται από 090 έως 269 μοίρες και από 270 έως 089 μοίρες.

***ΣΗΜΕΙΩΣΗ:*** *Καθοδηγητικό υλικό σχετικό με το κατακόρυφο διαχωρισμό περιέχεται στο Έγχειρίδιο εφαρμογής ελάχιστου κατακόρυφου Διαχωρισμού 300 m (1000FT) μεταξύ FL410 συμπεριλαμβανομένου (Doc 9574). του ICAO.*

# ΠΡΟΣΘΕΜΑ (APPENDIX) 4. ΜΗ ΕΠΑΝΔΡΩΜΕΝΑ ΕΛΕΥΘΕΡΑ ΑΕΡΟΣΤΑΤΑ

*(ΣΗΜΕΙΩΣΗ: Βλέπε Κεφάλαιο 3, παράγραφο 3.1.9. του παρόντος Παραρτήματος)*

## 1. Κατάταξη των μη Επανδρωμένων Ελεύθερων Αερόστατων

Τα μη επανδρωμένα ελεύθερα αερόστατα κατατάσσονται ως ακολούθως:

α) *Ελαφρό - Light:* Μη επανδρωμένο ελεύθερο αερόστατο το οποίο φέρει ωφέλιμο φορτίο μιας ή περισσοτέρων συσκευασιών με συνδυασμό μάζας μικρότερης των 4χιλιογράμμων, εκτός αν χαρακτηρίζεται σαν βαρύ αερόστατο σύμφωνα με τα εδάφια γ2, γ3, και γ4 κατωτέρω, ή

β) *Μεσαίο - Medium:* Μη επανδρωμένο ελεύθερο αερόστατο το οποίο φέρει ωφέλιμο φορτίο δύο ή περισσότερων συσκευασιών με συνδυασμό μάζας 4 ή περισσοτέρων χιλιογράμμων αλλά μικρότερη των 6χιλιογράμμων, εκτός αν χαρακτηρίζεται σαν βαρύ αερόστατο σύμφωνα με τα εδάφια γ2, γ3 και γ4 κατωτέρω ή:

γ) *Βαρύ - Heavy:* Μη επανδρωμένο ελεύθερο αερόστατο το οποίο φέρει ωφέλιμο φορτίο που:

1) έχει συνδυασμό μάζας 6χιλιογράμμων ή μεγαλύτερη, ή

2) περιλαμβάνει συσκευασία των 3χιλιογράμμων ή περισσότερο, ή

3) περιλαμβάνει συσκευασία των 2χιλιογράμμων ή περισσότερο με πυκνότητα επιφάνειας μεγαλύτερη από 13γραμμάρια κατά τετραγωνικό εκατοστό, ή

4) χρησιμοποιεί σχοινί ή άλλο εξάρτημα για την ανάρτηση του ωφέλιμου φορτίου, το οποίο απαιτεί δύναμη πρόσκρουσης 230 Newton ή μεγαλύτερη για να διαχωριστεί το αναρτώμενο ωφέλιμο φορτίο από το αερόστατο.

***ΣΗΜΕΙΩΣΗ 1:** Η πυκνότητα επιφάνειας που αναφέρεται στο εδάφιο γ3, προκύπτει αν διαιρέσουμε την συνολική μάζα σε γραμμάρια του ολικού ωφέλιμου φορτίου με το εμβαδόν σε τετραγωνικά εκατοστά της μικρότερης επιφάνειας.*

***ΣΗΜΕΙΩΣΗ 2:** Βλέπε σχήμα 4.1.*

## 2. Γενικοί Κανόνες Λειτουργίας (General Operating Rules)

2.1. Μη επανδρωμένο ελεύθερο αερόστατο δεν χρησιμοποιείται χωρίς την κατάλληλη εξουσιοδότηση του Κράτους από το οποίο γίνεται η εκτόξευση.

2.2 Μη επανδρωμένο ελεύθερο αερόστατο, εξαιρουμένων των ελαφρών αεροστάτων που χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για μετεωρολογικούς σκοπούς και εκτελούν πτήση με τον τρόπο που καθόρισε η αρμόδια Αρχή, δεν πετά πάνω από την επικράτεια άλλου κράτους χωρίς την κατάλληλη εξουσιοδότηση του Κράτους αυτού.

2.3 Η εξουσιοδότηση που αναφέρεται στην παρ.2.2 ανωτέρω λαμβάνεται πριν από την εκτόξευση του αεροστάτου όταν υπάρχει εύλογη προσδοκία, όταν σχεδιάζεται η πτηση, ότι το αερόστατο μπορεί να παρασυρθεί σε εναέριο χώρο, πάνω από την επικράτεια άλλου Κράτους. Τέτοια εξουσιοδότηση μπορεί να ληφθεί για σειρές πτήσης αεροστάτων ή επαναλαμβανόμενες πτήσεις συγκεκριμένου τύπου, πχ. πτήσεις αεροστάτων για ατμοσφαιρικές έρευνες.

2.4 Μη επανδρωμένο ελεύθερο αερόστατο χρησιμοποιείται, σύμφωνα με προϋποθέσεις καθορισμένες από το Κράτος Νηολόγησης και του κράτους(ών) που αναμένεται ότι θα γίνει υπέρπτηση.

2.5 Μη επανδρωμένο ελεύθερο αερόστατο δεν χρησιμοποιείται κατά τέτοιο τρόπο ώστε η πρόσκρουση του αερόστατου ή οποιουδήποτε τμήματός του, συμπεριλαμβανομένου του ωφέλιμου φορτίου του, με την επιφάνεια της γης να δημιουργεί κινδύνους σε πρόσωπα ή ιδιοκτησίες που δεν σχετίζονται με την πτήση του.

2.6 Βαρύ μη επανδρωμένο ελεύθερο αερόστατο δεν χρησιμοποιείται πάνω από τα διεθνή ύδατα χωρίς προηγούμενη συνεργασία με την αρμόδια Αρχή Εξυπηρέτησης Εναέριας Κυκλοφορίας.

## 3. Περιορισμοί Χρήσης και Απαιτήσεις Εξοπλισμού

3.1. Βαρύ μη επανδρωμένο ελεύθερο αερόστατο δεν χρησιμοποιείται, χωρίς εξουσιοδότηση από την αρμόδια Αρχή Εξυπηρέτησης Εναέριας Κυκλοφορίας στο επίπεδο ή διαμέσου οποιουδήποτε επιπέδου κάτω από τα 18.000 m(60.000ft) υψομετρικής πίεσης στο οποίο:

α) υπάρχουν σύννεφα ή φαινόμενα σκίασης με κάλυψη μεγαλύτερη από 4/8 ή

β) η οριζόντια ορατότητα είναι μικρότερη από 8χιλιόμετρα.

3.2 Βαρύ ή μέσο μη επανδρωμένο ελεύθερο αερόστατο δεν ελευθερώνεται με τρόπο που θα το αναγκάσει να πετάξει χαμηλότερα των 300m (1000ft) πάνω από πυκνοκατοικημένες περιοχές πόλεων, κωμοπόλεων, ή οικισμών, ή υπαίθριων συγκεντρώσεων προσώπων, που

ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

ΜΑΖΑ ΩΦΕΛΙΜΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ
(χιλιόγραμμα)

1 2 3 4 5 6 ή περισσότερα

ΣΚΟΙΝΙ Ή ΑΛΛΟ
ΕΞΑΡΤΗΜΑ
ΑΝΑΡΤΗΣΗΣ

230 Newtons
ή
ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΟ

ΜΕΜΟΝΩΜΕΝΗ
ΣΥΣΚΕΥΑΣΙΑ
ΩΦΕΛΙΜΟΥ
ΦΟΡΤΙΟΥ

ΠΥΚΝΟΤΗΤΑ
ΕΠΙΦΑΝΕΙΑΣ
ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΗ
ΑΠΟ 13g/cm2

ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ
ΠΥΚΝΟΤΗΤΑΣ
ΕΠΙΦΑΝΕΙΑΣ ΜΑΖΑ
(g)
ΕΜΒΑΔΟΝ
ΜΙΚΡΟΤΕΡΗΣ ΕΔΡΑΣ
(cm2)

ΠΥΚΝΟΤΗΤΑ
ΕΠΙΦΑΝΕΙΑΣ
ΜΙΚΡΟΤΕΡΗ
ΑΠΟ 13g/cm2

ΣΥΝΔΥΑΣΜΟΣ ΜΑΖΑΣ
(αν η Ανάρτηση ή
η Πυκνότητα Επιφάνειας ή
η Μάζα μεμονωμένης
συσκευασίας δεν είναι παράγοντες)

ΒΑΡΕΑ

ΕΛΑΦΡΑ

ΜΕΣΑΙΑ

Εικόνα 4.1. Ταξινόμηση για μη επανδρωμένα ελεύθερα αερόστατα

δεν έχουν σχέση με την πτήση αυτή.

3.3 Βαρύ μη επανδρωμένο ελεύθερο αερόστατο δεν χρησιμοποιείται εκτός:

α) αν είναι εξοπλισμένο με τουλάχιστον δύο συσκευές ή συστήματα ωφέλιμου φορτίου τα οποία είτε αυτόματα είτε τηλεχειριζόμενα, λειτουργούν ανεξάρτητα το ένα από το άλλο για διακοπή της πτήσης.

β) τα αερόστατα πολυαιθυλενίου μηδενικής πίεσης είναι εξοπλισμένα με τουλάχιστον δύο μεθόδους, συστήματα, συσκευές ή συνδυασμούς αυτών, που λειτουργούν ανεξάρτητα μεταξύ τους και χρησιμοποιούνται για την διακοπή της πτήσης του φακέλου του αερόστατου.

***ΣΗΜΕΙΩΣΗ:*** *Αερόστατα υψηλής πίεσης δεν απαιτούν τέτοιες συσκευές επειδή ανυψώνονται γρήγορα μετά την απόρριψη του φορτίου και εκρήγνυνται χωρίς την ανάγκη μηχανισμού ή συστήματος, σχεδιασμένου για την διάτρηση του φακέλου του αερόστατου. Κατά την έννοια αυτή αερόστατο υψηλής πίεσης, είναι απλός, μη εκτάσιμος φάκελος ικανός να ανεχθεί διαφορετική πίεση μεγαλύτερη μέσα από ότι έξω. Φουσκώνεται έτσι ώστε, η μικρότερη τιμή πίεσης του αερίου κατά την διάρκεια της νύχτας να κρατά φουσκωμένο τον φάκελο του αερόστατου. Τέτοια αερόστατα υψηλής πίεσης διατηρούν κυρίως σταθερό επίπεδο μέχρι να διαφύγει πολύ μεγάλη ποσότητα αερίου από αυτά.*

γ) Ο φάκελος του αερόστατου είναι εφοδιασμένος είτε με συσκευή(ές) που ανταναχλά(ούν) στο RADAR, ή με κάποιο ανταναχλαστικό υλικό που θα εμφανίσει ηχώ σε RADAR επιφανείας που λειτουργεί στην περιοχή συχνοτήτων 200MHz-2700MHz και / ή το αερόστατο είναι εφοδιασμένο με τέτοιες άλλες συσκευές που επιτρέπουν την συνεχή ανίχνευση από τον χειριστή πέραν των ορίων κάλυψης του επίγειου σταθμού RADAR.

3.4 Βαρύ μη επανδρωμένο ελεύθερο αερόστατο δεν χρησιμοποιείται σε περιοχή όπου χρησιμοποιούνται επίγειες συσκευές SSR, εκτός αν είναι εξοπλισμένο με συσκευή απόκρισης δευτερεύοντος RADAR επιτήρησης με δυνατότητα αναφοράς ύψους η οποία λειτουργεί συνεχώς σε εκχωρημένο κώδικα ή δύναται να ενεργοποιηθεί όταν είναι αναγκαίο από τον σταθμό ανίχνευσης.

3.5 Βαρύ μη επανδρωμένο ελεύθερο αερόστατο εφοδιασμένο με συρόμενη κεραία, η οποία απαιτεί δύναμη μεγαλύτερη των 230N για να σπάσει σε οποιοδήποτε σημείο, δεν χρησιμοποιείται, εκτός αν η κεραία έχει χρωματιστές μικρές σημαίες ή λωρίδες που είναι δεμένες σε διαστήματα όχι μεγαλύτερα των 15m.

3.6 Βαρύ μη επανδρωμένο ελεύθερο αερόστατο δεν χρησιμοποιείται κάτω των 18.000 m (60.000ft) ύψους-πίεσης μεταξύ δύσης και ανατολής ηλίου ή σε άλλη περίοδο μεταξύ δύσης και ανατολής (όπως αυτές ανάγονται για το ύψος της πτήσης) όπως καθορίζεται από την αρμόδια Αρχή Εξυπηρέτησης Εναέριας Κυκλοφορίας εκτός αν το αερόστατο, τα προσαρτήματα και το ωφέλιμο φορτίο του, ανεξάρτητα αν διαχωριστούν ή όχι κατά την διάρκεια της χρήσης, είναι φωτισμένα.

3.7 Βαρύ μη επανδρωμένο ελεύθερο αερόστατο εφοδιασμένο με συσκευή ανάρτησης (διαφορετική από ένα πολύ εμφανώς χρωματισμένο ανοιχτό αλεξίπτωτο) μήκους μεγαλύτερης των 15m, δεν χρησιμοποιείται μεταξύ ανατολής και δύσης ηλίου κάτω των 18.000m (60.000Ft) ύψους-πίεσης, εκτός αν η συσκευή ανάρτησης είναι χρωματισμένη, με εναλλασσόμενες λωρίδες, πολύ ευδιάκριτων χρωμάτων ή έχει προσαρτημένες χρωματιστές μικρές σημαίες.

**4. Διακοπή (Termination)**

Ο χειριστής βαρέως μη επανδρωμένου ελεύθερου αερόστατου ενεργοποιεί τις κατάλληλες συσκευές διακοπής που απαιτούνται βάσει της ανωτέρω παρ. 3.3.α) και β):

α) όταν γίνει γνωστό ότι οι καιρικές συνθήκες είναι κατώτερες αυτών που καθορίζονται για τη χρήση των αερόστατων,

β) αν βλάβη ή οποιαδήποτε άλλη αιτία καθιστούν την συνέχιση της πτήσης του αερόστατου επικίνδυνη για την εναέρια κυκλοφορία ή για άτομα ή περιουσίες στο έδαφος, ή

γ) πριν από μη εξουσιοδοτημένη είσοδο στον εναέριο χώρο πάνω από την επικράτεια άλλου Κράτους.

**5. Αναγγελία Πτήσης (Flight Notification)**

5.1. Αναγγελία πριν την Πτήση

5.1.1 Έγκαιρη αναγγελία της προτιθέμενης πτήσης ενός μη επανδρωμένου ελεύθερου αεροστάτου μέσης ή βαριάς κατηγορίας γίνεται στην αρμόδια Μονάδα Εξυπηρέτησης Εναέριας Κυκλοφορίας τουλάχιστον 7 μέρες πριν από την ημερομηνία της προτιθέμενης πτήσης.

5.1.2 Η αναγγελία της προτιθέμενης πτήσης περιλαμβάνει τις ακόλουθες πληροφορίες που μπορεί να ζητηθούν από την αρμόδια Μονάδα Εξυπηρέτησης Εναέριας Κυκλοφορίας.

α) χαρακτηριστικό πτήσης αερόστατου ή κωδικό όνομα εγχειρήματος,

β) κατάταξη αερόστατου και περιγραφή,

γ) SSR κώδικας ή NDB συχνότητα όπου είναι εφαρμόσιμη,

δ) όνομα εκμεταλλευόμενου και αριθμός τηλεφώνου,

ε) περιοχή εκτόξευσης,

ζ) υπολογιζόμενος χρόνος εξαπόλυσης (ή ο χρόνος έναρξης-περάτωσης πολλαπλών εκτοξεύσεων),

η) αριθμός αερόστατων που πρόκειται να εκτοξευθούν και τα προγραμματισμένα χρονικά διαστήματα μεταξύ τους (σε περίπτωση πολλαπλών εκτοξεύσεων),

θ) αναμενόμενη κατεύθυνση ανόδου,

ι) επίπεδο-(α) πλεύσης πτήσης (ύψος-πίεσης),

κ) υπολογιζόμενος χρόνος που χρειάζεται για να περάσει τα 18000m (60000ft) ύψους-πίεσης ή να φτάσει στο επίπεδο πτήσης, όταν είναι στα 18000m (60000ft) ή κάτω από αυτό, μαζί με την υπολογιζόμενη τοποθεσία.

***ΣΗΜΕΙΩΣΗ:*** *Αν η επιχείρηση αποτελείται από συνεχείς εκτοξεύσεις, οι χρόνοι που πρέπει να περιλαμβάνονται είναι ο υπολογιζόμενος χρόνος κατά τον οποίο η πρώτη και η τελευταία εκτόξευση της σειράς θα φτάσουν στο κατάλληλο επίπεδο πχ. (122136Z-130330Z).*

λ) υπολογιζόμενη ημερομηνία και ώρα διακοπής πτήσης και η προγραμματισμένη τοποθεσία της περιοχής πτώσης/ περισυλλογής. Σε περιπτώσεις αερόστατων που διεξάγουν πτήσεις μεγάλης διάρκειας, όπου δεν είναι δυνατή η ακριβής πρόβλεψη της ημέρας και ώρας λήξης της πτήσης, καθώς και της τοποθεσίας πτώσης, χρησιμοποιείται ο όρος "long duration" -μακράς διάρκειας.

***ΣΗΜΕΙΩΣΗ:*** *Αν υπάρχουν περισσότερες από μία τοποθεσίες πρόσκρουσης/ περισυλλογής, χάθε μια πρέπει να αναφέρεται μαζί με τον ανάλογο υπολογιζόμενο χρόνο πρόσκρουσης. Αν πρόκειται για σειρά συνεχών προσκρούσεων, ο χρόνος που θα περιληφθεί είναι ο υπολογιζόμενος χρόνος μεταξύ της πρώτης και της τελευταίας πρόσκρουσης της σειράς. π.χ. (070330Z-072300Z).*

5.1.3 Οποιεσδήποτε αλλαγές στις πληροφορίες πριν την εκτόξευση, που έχουν κοινοποιηθεί σύμφωνα με την παρ.5.1.2 ανωτέρω, πρέπει να προωθούνται στη αρμόδια Μονάδα Εξυπηρέτησης Εναέριας Κυκλοφορίας τουλάχιστον 6 ώρες πριν από την υπολογιζόμενη ώρα εκτόξευσης, ή στην περίπτωση ερευνών της ηλιακής ή κοσμικής διαταραχής που εμπεριέχουν το κρίσιμο στοιχείο του χρόνου, τουλάχιστον 30 λεπτά πριν από την υπολογιζόμενη ώρα έναρξης της επιχείρησης.

5.2 Αναγγελία Εκτόξευσης
(Notification of Launch)

Αμέσως μετά την εκτόξευση μέσου ή βαρέως μη επανδρωμένου ελεύθερου αερόστατου ο εκμεταλλευόμενος γνωστοποιεί τα ακόλουθα στην αρμόδια Μονάδα Εξυπηρέτησης Εναέριας Κυκλοφορίας:

α) χαρακτηριστικό πτήσης αερόστατου

β) σημείο εκτόξευσης

γ) πραγματική ώρα εκτόξευσης

δ) υπολογιζόμενη ώρα κατά την οποία το ύψος των 18000m (60000ft) (ύψος-πίεσης) θα περαστεί ή υπολογιζόμενη ώρα που θα φθάσει στο επίπεδο πλεύσης αν παραμείνει στα ή κάτω των 18000m (60000ft) και η υπολογιζόμενη τοποθεσία, και,

ε) οποιεσδήποτε αλλαγές στις προηγούμενες γνωστοποιημένες πληροφορίες σύμφωνα με την παράγραφο.5.1.2 εδάφια η και θ.

5.3 Αναγγελία Ακύρωσης
(Notification of Cancelation)

Ο εκμεταλλευόμενος γνωστοποιεί στην αρμόδια Μονάδα Εξυπηρέτησης Εναέριας Κυκλοφορίας αμέσως μόλις γίνει γνωστό, ότι ακυρώθηκε η σχεδιαζόμενη πτήση ενός μέσου ή βαρέως μη επανδρωμένου ελεύθερου αερόστατου, η οποία προηγουμένως είχε γνωστοποιηθεί σύμφωνα με την παράγραφο.5.1. ανωτέρω

**6. Καταγραφή Θέσης και Αναφορές**
**(P siti n Rec rding and Rep rts)**

6.1 Ο εκμεταλλευόμενος ένα βαρύ μη επανδρωμένου ελεύθερο αερόστατο, το οποίο εκτελεί πτήση σε ύψος-πίεσης 18000m (60000ft) ή χαμηλότερα, παρακολουθεί (monitor) την πορεία της πτήσης του αερόστατου και προωθεί αναφορές των θέσεων του αερόστατου, όταν ζητείται από τις Υπηρεσίες Εναέριας Κυκλοφορίας. Αν οι Υπηρεσίες Εναέριας Κυκλοφορίας δεν απαιτούν αναφορές θέσεων του αερόστατου σε συχνότερα διαστήματα, ο εκμεταλλευόμενος καταγράφει την θέση του κάθε 2 ώρες.

6.2 Ο εκμεταλλευόμενος ένα βαρύ μη επανδρωμένο ελεύθερο αερόστατο το οποίο εκτελεί πτήση σε ύψος - πίεσης πάνω από 18000m (60000ft) παρακολουθεί την εξέλιξη της πτήσης του αερόστατου και προωθεί αναφορές θέσεων αυτού, όταν ζητείται από τις Υπηρεσίες Εναέριας Κυκλοφορίας. Αν οι Υπηρεσίες Εναέριας Κυκλοφορίας δεν απαιτούν αναφορές θέσεων του αερόστατου σε συχνότερα διαστήματα, ο εκμεταλλευόμενος καταγράφει την θέση του κάθε 24 ώρες.

6.3 Όταν μία θέση δεν μπορεί να καταγραφεί σύμφωνα με τις παραγράφους 6.1 και 6.2, ο εκμεταλλευόμενος ενημερώνει αμέσως την αρμόδια Μονάδα εξυπηρέτησης Εναέριας Κυκλοφορίας. Η ενημέρωση αυτή περιλαμβάνει την τελευταία καταγραμμένη θέση. Η αρμόδια Μονάδα Εξυπηρέτησης Εναέριας Κυκλοφορίας ενημερώνεται αμέσως μόλις επαναπροσδιοριστεί το ίχνος του αερόστατου.

6.4 Μία ώρα πριν την έναρξη της προγραμματισμένης καθόδου ενός βαρέως μη επανδρωμένου ελεύθερου αερόστατου, ο εκμεταλλευόμενος προωθεί στην αρμόδια Μονάδα Εξυπηρέτησης Εναέριας Κυκλοφορίας τις ακόλουθες πληροφορίες που αφορούν το αερόστατο:

α) παρούσα γεωγραφική θέση,

β) παρόν επίπεδο [(pressure-altitude) ύψος-πίεσης],

γ) προβλεπόμενη ώρα διείσδυσης στα 18000m (60000ft) εάν είναι δυνατόν να εφαρμοσθεί,

δ) πρόβλεψη τόπου και ώρας πρόσκρουσης με το έδαφος.

6.5 Ο εκμεταλλευόμενος ένα βαρύ ή μέσο μη επανδρωμένο ελεύθερο αερόστατο ενημερώνει την αρμόδια Μονάδα Εξυπηρέτησης Εναέριας Κυκλοφορίας όταν η επιχείρηση περατωθεί.

# ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ (ATTACHMENT) A.
# ΑΝΑΧΑΙΤΙΣΗ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ

*(ΣΗΜΕΙΩΣΗ: Βλέπε Κεφάλαιο 3, παράγραφο 3.8. του παρόντος Παραρτήματος (ANNEX) και σχετική σημείωση)*

*ΣΗΜΕΙΩΣΗ: Χάριν πληρότητας, η ουσία των προβλεπομένων στο Πρόσθεμα (Appendix) 2 του παρόντος Παραρτήματος έχουν ενσωματωθεί στο παρόν Προσάρτημα (Attachment).*

1. Σύμφωνα με το άρθρο 3 εδάφιο δ της Διεθνούς Σύμβασης Πολιτικής Αεροπορίας, τα Συμβαλλόμενα Κράτη, "υποχρεούνται κατά την έκδοση των κανονισμών για τα κρατικά τους αεροσκάφη, να λαμβάνουν δεόντως υπ' όψιν την ασφάλεια της ναυτιλίας των πολιτικών αεροσκαφών" (Α.Ν. 211/1947, ΦΕΚ: 35 Α). Καθόσον οι αναχαιτίσεις πολιτικών αεροσκαφών είναι σε όλες τις περιπτώσεις εν δυνάμει επικίνδυνες, το Συμβούλιο του ICAO έχει διαμορφώσει τις ακόλουθες ειδικές συστάσεις, τις οποίες τα Συμβαλλόμενα Κράτη υποχρεούνται να εφαρμόζουν μέσω των αρμοδίων κανονιστικών και διοικητικών πράξεων. Ο ομοιόμορφος τρόπος εφαρμογής από όλους τους εμπλεκόμενους, θεωρείται ουσιώδης, υπό το πρίσμα της ασφάλειας των πολιτικών αεροσκαφών και των επιβαινόντων σε αυτά. Γι' αυτό το λόγο το Συμβούλιο του ICAO προσκαλεί τα Συμβαλλόμενα Κράτη να γνωστοποιούν στον ICAO, τις οποιεσδήποτε διαφορές μπορεί να υπάρξουν μεταξύ των εθνικών κανονισμών ή πρακτικών και των ειδικών συστάσεων που ακολουθούν κατωτέρω.

## 2. Γενικά

2.1 Η αναχαίτιση πολιτικών αεροσκαφών αποφεύγεται και πραγματοποιείται μόνο σαν έσχατη λύση. Αν λάβει χώρα η αναχαίτιση πρέπει να περιορίζεται στην εξακρίβωση της ταυτότητας του αεροσκάφους, εκτός αν είναι απαραίτητη για να επαναφέρει το αεροσκάφος στο προσχεδιασμένο ίχνος του πτήσης, να το κατευθύνει έξω από τα σύνορα του Εθνικού Εναέριου χώρου, να το οδηγήσει μακριά από απαγορευμένη, περιορισμένη ή επικίνδυνη περιοχή, ή να το καθοδηγήσει για προσγείωση σε καθορισμένο αεροδρόμιο. Αναχαίτιση πολιτικών αεροσκαφών για λόγους εξάσκησης δεν γίνεται.

2.2 Για να εξαλειφθεί ή περιορισθεί η ανάγκη για αναχαίτιση πολιτικών αεροσκαφών είναι σημαντικό όπως:

α) όλες οι δυνατές προσπάθειες γίνονται από τις μονάδες ελέγχου αναχαίτισης ώστε να εξακριβώνεται η ταυτότητα οποιουδήποτε αεροσκάφους που μπορεί να είναι πολιτικό και εκδίδουν οποιαδήποτε απαραίτητη οδηγία ή συμβουλή, σ' αυτά τα αεροσκάφη, διαμέσου των αρμόδιων Μονάδων Εξυπηρέτησης Εναέριας Κυκλοφορίας. Γι' αυτό τον σκοπό είναι ουσιώδες να υπάρχουν μέσα ταχέων και αξιόπιστων επικοινωνιών μεταξύ των μονάδων ελέγχου αναχαίτισης και των Μονάδων Εξυπηρέτησης Εναέριας Κυκλοφορίας και να καταρτίζονται συμφωνίες που αφορούν στην ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ αυτών των Μονάδων για τις κινήσεις πολιτικών αεροσκαφών, σύμφωνα με τους όρους του Παραρτήματος (Annex) 11.

β) απαγορευμένες περιοχές σε όλες τις πτήσεις πολιτικών αεροσκαφών και περιοχές στις οποίες πτήσεις πολιτικών αεροσκαφών δεν επιτρέπονται χωρίς ειδική εξουσιοδότηση από το Κράτος, πρέπει να έχουν δημοσιευθεί σαφώς στις εκδόσεις Αεροναυτικών Πληροφοριών (AIP) σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στο Παράρτημα 15, μαζί με τον κίνδυνο -αν υφίσταται- αναχαίτισης στην περίπτωση διείσδυσης στις περιοχές αυτές. Όταν οριοθετούνται τέτοιες περιοχές κοντά σε δημοσιευμένες διαδρομές εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας ή σε άλλα συχνά χρησιμοποιούμενα ίχνη, οι χώρες πρέπει να λαμβάνουν υπόψη την διαθεσιμότητα και την ακρίβεια των συστημάτων ναυτιλίας που χρησιμοποιούνται από τα πολιτικά αεροσκάφη και την δυνατότητα τους να παραμένουν μακριά των οροθετημένων περιοχών. [Τα διαλαμβανόμενα στην ανωτέρω παράγραφο 2.2β έχουν κυρωθεί από ελληνικής πλευράς με το Π.Δ. 396/1984, (ΦΕΚ 139 Α)].

γ) η εγκατάσταση πρόσθετων ναυτιλιακών βοηθημάτων πρέπει να λαμβάνεται υπόψη όπου είναι απαραίτητο να εξασφαλίζει ότι τα πολιτικά αεροσκάφη δύνανται με ασφάλεια να παρακάμπτουν απαγορευμένες ή περιορισμένες, κατά περίπτωση, περιοχές.

2.3 Για να απαλειφθούν ή περιορισθούν οι κίνδυνοι που πηγάζουν από τις αναχαιτίσεις που πραγματοποιούνται σαν έσχατη λύση, γίνονται όλες οι δυνατές προσπάθειες για την διασφάλιση συντονισμένων ενεργειών μεταξύ των εμπλεκομένων, χειριστών και μονάδων εδάφους. Γι αυτό το σκοπό είναι ουσιώδες ότι τα Συμβαλλόμενα Κράτη λαμβάνουν μέτρα να διασφαλίσουν ότι:

α) όλοι οι χειριστές πολιτικών αεροσκαφών είναι πλήρως ενημερωμένοι για τις ενέργειες που πρέπει να αναλαμβάνουν και για τα οπτικά σήματα που πρέπει να χρησιμοποιούνται, όπως καθορί-

ζονται στο κεφ.3 και Πρόσθεμα (Appendix) 1 του παρόντος Παραρτήματος,

β) οι εκμεταλλευόμενοι ή οι κυβερνήτες πολιτικών αεροσκαφών εφαρμόζουν τις διατάξεις του Παραρτήματος 6 Τμήμα I, II και III, σχετικά με την δυνατότητα του αεροσκάφους να επικοινωνήσει στην συχνότητα 121.5MHz και την διαθεσιμότητα των διαδικασιών αναχαίτισης και των οπτικών σημάτων επί των αεροσκαφών,

γ) όλο το προσωπικό των Υπηρεσιών Εναέριας Κυκλοφορίας είναι πλήρως ενημερωμένο για τις ενέργειες που πρέπει να αναλαμβάνονται από αυτούς, σύμφωνα με τις διατάξεις του Παραρτήματος (Annex) 11 κεφ. 2 και στο εγχειρίδιο ICAO 4444.

δ) όλοι οι κυβερνήτες των αναχαιτιζόντων αεροσκαφών είναι πλήρως ενημερωμένοι για τους περιορισμούς των γενικών επιδόσεων πολιτικών και για το ενδεχόμενο το αναχαιτιζόμενο πολιτικό αεροσκάφος να είναι σε κατάσταση ανάγκης λόγω τεχνικών δυσχερειών ή παράνομης παρέμβασης,

ε) σαφείς και μη διφορούμενες οδηγίες εκδίδονται προς τις Μονάδες Ελέγχου Αναχαίτισης και προς τους κυβερνήτες των εκάστοτε αναχαιτιζόντων αεροσκαφών οι οποίες καλύπτουν ελιγμούς αναχαίτισης, οδηγίες προς το αναχαιτιζόμενο αεροσκάφος, ενέργειες αναχαιτιζόμενου αεροσκάφους, οπτικά σήματα αέρος-αέρος, ράδιο επικοινωνία με το αναχαιτιζόμενο αεροσκάφος, και την ανάγκη αποφυγής της προσφυγής στη χρήση όπλων.

***ΣΗΜΕΙΩΣΗ:*** *Βλέπε παραγρ. 3 έως 8. κατωτέρω*

ζ) οι μονάδες ελέγχου αναχαιτίσεων και το αναχαιτίζον αεροσκάφος διαθέτουν συσκευές ραδιοτηλεφωνίας σύμφωνες με τις τεχνικές προδιαγραφές του Παραρτήματος (Annex) 10, τόμος 1 ώστε να διευκολύνεται η επικοινωνία τους με το αναχαιτιζόμενο αεροσκάφος στη συχνότητα κινδύνου 121.5MHz.

η) εξυπηρετήσεις δευτερεύοντος RADAR επιτήρησης είναι διαθέσιμες κατά το δυνατό, ώστε να επιτρέπουν στις μονάδες ελέγχου αναχαίτισης να αναγνωρίζουν πολιτικά αεροσκάφη σε περιοχές όπου διαφορετικά θα μπορούσαν να αναχαιτισθούν. Τέτοιες εξυπηρετήσεις θα επιτρέπουν την αναγνώριση διακεκριμένων τετραψήφιων κωδικών στην MODE A, περιλαμβάνοντας άμεση αναγνώριση MODE A κώδικες 7500,7600 και 7700.

### 3. Ελιγμοί Αναχαίτισης

3.1 Πρέπει να καθιερωθεί τυποποιημένη μέθοδος για τους ελιγμούς κρατικών αεροσκαφών που αναχαιτίζουν πολιτικά αεροσκάφη, με σκοπό να αποφευχθεί οποιοσδήποτε κίνδυνος για το αναχαιτιζόμενο αεροσκάφος. Αυτή η μέθοδος θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη τα όρια των επιδόσεων των πολιτικών αεροσκαφών, την ανάγκη αποφυγής πτήσης σε εγγύτητα τέτοια προς το αναχαιτιζόμενο αεροσκάφος που να δημιουργεί κίνδυνο σύγκρουσης και την ανάγκη αποφυγής διασταύρωσης του ίχνους του αεροσκάφους, ή την εκτέλεση οποιουδήποτε άλλου ελιγμού κατά τέτοιο τρόπο ώστε οι αεροδίνες του να είναι επικίνδυνες ειδικά όταν το αναχαιτιζόμενο αεροσκάφος είναι ελαφράς κατηγορίας (light).

3.2 Ελιγμοί για Οπτική Αναγνώριση

Η κατωτέρω μέθοδος συνιστάται για τους ελιγμούς ενός αναχαιτίζοντος κρατικού αεροσκάφους με σκοπό την οπτική αναγνώριση ενός πολιτικού αεροσκάφους:

*Φάση I*

Το αναχαιτίζον αεροσκάφος πλησιάζει το αναχαιτιζόμενο αεροσκάφος από την ουρά. Ο επικεφαλής του σχηματισμού ή το μεμονωμένο αναχαιτίζον πρέπει κανονικά να παίρνει θέση από την αριστερή πλευρά ελαφρώς πάνω και μπροστά από το αναχαιτιζόμενο αεροσκάφους, μέσα στο οπτικό πεδίο του χειριστή του αναχαιτιζόμενου αεροσκάφους και αρχικά όχι πλησιέστερα προς αυτό αεροσκάφος από 300μέτρα. Οποιοδήποτε άλλο συμμετέχον αεροσκάφος βρίσκεται σε αρκετή απόσταση από το αναχαιτιζόμενο αεροσκάφος, κατά προτίμηση επάνω και από πίσω. Αφού οριστικοποιηθούν η ταχύτητα και η θέση τα αεροσκάφη προχωρούν, αν χρειάζεται, στην Φάση II της διαδικασίας.

*Φάση II*

Ο επικεφαλής του σχηματισμού ή το μεμονωμένο αναχαιτίζον αεροσκάφος αρχίζει να πλησιάζει προσεκτικά το αναχαιτιζόμενο ή αεροσκάφος στο ίδιο ύψος, τόσο όσο είναι απόλυτα αναγκαίο για να αποκτήσει τις απαιτούμενες πληροφορίες. Ο επικεφαλής ή το μεμονωμένο αναχαιτίζον αεροσκάφος πρέπει να προσέξει να αποφύγει τον αιφνιδιασμό του πληρώματος ή των επιβατών του αναχαιτιζόμενου αεροσκάφους, έχοντας συνεχώς υπόψη ότι ελιγμοί θεωρούμενοι φυσιολογικοί για ένα αναχαιτίζων αεροσκάφος μπορεί να θεωρηθούν επικίνδυνοι στους επιβάτες και το πλήρωμα ενός πολιτικού αεροσκάφους. Οποιοδήποτε άλλο συμμετέχον αεροσκάφος συνεχίζει να βρίσκεται σε ικανή απόσταση από το αναχαιτιζόμενο αεροσκάφος. Μετά το τέλος της αναγνώρισης, το αναχαιτίζον αεροσκάφος αποσύρεται από την περιοχή του αναχαιτιζόμενου αεροσκάφους όπως περιγράφεται στη φάση III.

*ΦΑΣΗ III*

Ο επικεφαλής του σχηματισμού ή το μεμονωμένο αναχαιτίζον αεροσκάφος απομακρύνεται προσεχτικά από το αναχαιτιζόμενο αεροσκάφος με ήπια βύθιση. Οποιαδήποτε άλλα συμμετέχοντα αεροσκάφη τηρούν απόσταση από το αναχαιτιζόμενο αεροσκάφος και επανενώνο-

νται με τον επικεφαλής του σχηματισμού.

3.3 Ελιγμοί για Ναυτιλιακή Καθοδήγηση

3.3.1 Αν, ύστερα από τους ελιγμούς αναγνώρισης των φάσεων I και II ανωτέρω, θεωρηθεί απαραίτητη η επέμβαση στην ναυτιλία του αναχαιτιζόμενου αεροσκάφους, ο αρχηγός του σχηματισμού ή το μεμονωμένο αναχαιτίζον αεροσκάφος πρέπει κανονικά να λάβει θέση στην αριστερή πλευρά, ελαφρά πάνω και μπροστά από το αναχαιτιζομενο αεροσκάφος ώστε ο κυβερνήτης του τελευταίου να βλέπει τα οπτικά σήματα που του δίνονται.

3.3.2 Είναι ουσιώδες ο κυβερνήτης του αναχαιτίζοντος αεροσκάφους να πεισθεί ότι ο κυβερνήτης του αναχαιτιζόμενου αεροσκάφους είναι ενήμερος για την αναχαίτιση και βεβαιώνει λήψη των σημάτων που του δίνονται. Αν οι επαναλαμβανόμενες προσπάθειες προσέλκυσης της προσοχής του κυβερνήτη του αναχαιτιζόμενου αεροσκάφους με την χρήση των σημάτων της σειράς 1 στο Πρόσθεμα (Appendix)1, Τμήμα 2 είναι ανεπιτυχείς, άλλες μέθοδοι σήμανσης μπορεί να χρησιμοποιηθούν γι' αυτό το σκοπό, περιλαμβάνοντας σαν έσχατο μέσο την οπτική επίδραση των εκπομπών φλόγας λόγω της επαναθέρμανσης του μετακαυστήρα, υπό τον όρο ότι δεν δημιουργούνται κίνδυνοι στο αναχαιτιζόμενο αεροσκάφος.

3.4 Αναγνωρίζεται ότι οι μετεωρολογικές συνθήκες ή η επιφάνεια του εδάφους, μπορούν μερικές φορές να καταστήσουν απαραίτητο για τον επικεφαλής του σχηματισμού ή το μεμονωμένο-αναχαιτίζον αεροσκάφος να λάβει θέση από την δεξιά πλευρά, λίγο ψηλότερα και μπροστά από το αναχαιτιζόμενο αεροσκάφος. Σε αυτή την περίπτωση ο κυβερνήτης του αναχαιτίζοντος αεροσκάφους πρέπει να λαμβάνει ιδιαίτερη μέριμνα ώστε το αναχαιτίζον αεροσκάφος να είναι εμφανώς ορατό ανά πάσα στιγμή στον κυβερνήτη του αναχαιτιζόμενου αεροσκάφους.

**4. Καθοδήγηση Αναχαιτιζόμενου Αεροσκάφους**

4.1 Καθοδήγηση ναυτιλίας και σχετικές πληροφορίες δίνονται σε αναχαιτιζόμενο αεροσκάφος ραδιοτηλεφωνικά, όποτε τέτοια επαφή μπορεί να γίνει.

4.2 Όταν παρέχεται καθοδήγηση ναυτιλίας σε αναχαιτιζόμενο αεροσκάφος, πρέπει να λαμβάνεται μέριμνα ώστε το αεροσκάφος αυτό να μην οδηγηθεί σε συνθήκες όπου η ορατότητα μπορεί να μειωθεί κάτω από τα ελάχιστα που απαιτούνται για να παραμένει η πτήση κάτω από μετεωρολογικές συνθήκες εξ' όψεως και οι απαιτούμενοι ελιγμοί από το αναχαιτιζόμενο αεροσκάφος δεν προσθέτουν επιπλέον κινδύνους λόγω μείωσης της λειτουργικής ικανότητας του αεροσκάφους.

4.3 Στην εξαιρετική περίπτωση όπου ένα αναχαιτιζόμενο πολιτικό αεροσκάφος απαιτείται να προσγειωθεί στην επικράτεια όπου υπερίπταται, πρέπει επίσης να ληφθεί μέριμνα ώστε:

α) το καθορισμένο αεροδρόμιο να είναι κατάλληλο για την ασφαλή προσγείωση του συγκεκριμένου τύπου αεροσκάφους, ειδικά αν το αεροδρόμιο συνήθως δεν προσφέρεται για επιχειρήσεις πολιτικών αερομεταφορών,

β) η μορφολογία του εδάφους γύρω από το αεροδρόμιο να είναι κατάλληλη για ελιγμούς προσέγγισης και αποτυχημένης προσέγγισης,

γ) το αναχαιτιζόμενο αεροσκάφος να έχει ικανοποιητική εναπομένουσα ποσότητα καυσίμων για να φτάσει στο αεροδρόμιο,

δ) αν το αναχαιτιζόμενο αεροσκάφος είναι πολιτικών μεταφορών, το καθορισμένο αεροδρόμιο να έχει διάδρομο μήκους τουλάχιστον 2.500m σε πίεση από την μέση στάθμη θάλασσας και η αντοχή του διαδρόμου να είναι ικανή να δεχτεί το αεροσκάφος,

ε) όταν είναι δυνατό, το καθορισμένο αεροδρόμιο να είναι από αυτά που περιγράφονται λεπτομερειακά στις σχετικές εκδόσεις αεροναυτικών πληροφοριών.

4.4 Όταν ζητηθεί σε πολιτικό αεροσκάφος να προσγειωθεί σε άγνωστο προς αυτό αεροδρόμιο, είναι ουσιώδες να του δίνεται ικανοποιητικός χρόνος για την προετοιμασία της προσγείωσης, έχοντας υπόψη ότι μόνο ο κυβερνήτης του πολιτικού αεροσκάφους μπορεί να κρίνει την ασφάλεια της προσγείωσης σε σχέση με το μήκος διαδρόμου και της μάζας του αεροσκάφους στη δεδομένη στιγμή.

4.5 Είναι ιδιαιτέρα σημαντικό να δίνονται στο αναχαιτιζόμενο αεροσκάφος ραδιοτηλεφωνικά όλες οι απαραίτητες πληροφορίες για την διευκόλυνση της ασφαλούς προσέγγισης και προσγείωσης.

**5. Ενέργειες από Αναχαιτιζόμενο Αεροσκάφος**

Οι διεθνείς τυποποιήσεις στο παρόν Παράρτημα (Annex) 2, Πρόσθεμα (Appendix) 2 καθορίζουν τα εξής:

"2.1 Αεροσκάφος που αναχαιτίζεται από ένα άλλο αεροσκάφος αμέσως θα:

α) ακολουθεί τις οδηγίες που του δίνονται από το αναχαιτίζον αεροσκάφος, ερμηνεύοντας και ανταποκρινόμενο στα οπτικά σήματα σύμφωνα με τις οδηγίες του Προσθέματος (Appendix) 1 του παρόντος.

β) γνωστοποιεί τούτο, αν είναι δυνατό, στην αρμόδια Μονάδα Εξυπηρέτησης Εναέριας Κυκλοφορίας,

γ) προσπαθεί να αποκαταστήσει ραδιοεπικοινωνία με το αναχαιτίζον αεροσκάφος ή με την αρμόδια μονάδα ελέγχου αναχαιτίσεων, κάνοντας γενική

εκπομπή στην συχνότητα κινδύνου 121.5MHz, δίνοντας τη ταυτότητα του και την φύση της πτήσης. Αν δεν υπάρχει επαφή και αν είναι εφικτό, επαναλαμβάνει την κλήση αυτή στην συχνότητα κινδύνου 243MHz,

δ) αν είναι εφοδιασμένο με αποκριτή δευτερεύοντος ραντάρ επιτήρησης (SSR) επιλέγει την MODE A, κώδικα 7700, εκτός αν έχει λάβει διαφορετικές οδηγίες από την αρμόδια Μονάδα Εξυπηρέτησης Εναέριας Κυκλοφορίας.

"2.2 Αν ελήφθησαν οδηγίες μέσω ραδιοσυχνότητας από οποιαδήποτε πηγή, που αντιφάσκουν με αυτές που δόθηκαν από το αναχαιτίζον αεροσκάφος μέσω οπτικών σημάτων, το αναχαιτιζόμενο αεροσκάφος ζητά άμεση διευκρίνηση ενώ συνεχίζει να συμμορφώνεται με τις οδηγίες που του δόθηκαν οπτικά από το αναχαιτίζον αεροσκάφος.

"2.3 Αν ελήφθησαν οδηγίες μέσω ραδιοσυχνότητας από οποιαδήποτε πηγή που αντιφάσκουν με αυτές που δόθηκαν από το αναχαιτίζον αεροσκάφος μέσω ραδιοσυχνότητας, το αναχαιτιζόμενο αεροσκάφος ζητά άμεση διευκρίνηση ενώ συνεχίζει να συμμορφώνεται με τις οδηγίες που δόθηκαν μέσω ραδιοσυχνότητας από το αναχαιτίζον αεροσκάφος.

### 6. Οπτικά Σήματα Αέρος-Αέρος

Τα οπτικά σήματα που πρέπει να χρησιμοποιούνται από αναχαιτίζον και αναχαιτιζόμενο αεροσκάφος, είναι εκείνα που αναφέρονται στο Πρόσθεμα (Appendix)I του παρόντος Παραρτήματος. Είναι ουσιώδες όπως το αναχαιτίζον και το αναχαιτιζόμενο τηρούν αυστηρά αυτά τα σήματα και ερμηνεύουν σωστά τα σήματα που δίδονται από το άλλο αεροσκάφος. Ειδικά το αναχαιτίζον αεροσκάφος, πρέπει να δώσει ιδιαίτερη προσοχή σε οποιαδήποτε σήματα που δίδονται από το αναχαιτιζόμενο αεροσκάφος για να δηλώσουν ότι αυτό βρίσκεται σε κατάσταση κινδύνου ή ανάγκης.

### 7. Ραδιοεπικοινωνία Μεταξύ της Μονάδας Ελέγχου Αναχαίτισης ή του Αναχαιτίζοντος και του Αναχαιτιζόμενου Αεροσκάφους

7.1 Όταν λαμβάνει χώρα αναχαίτιση, η μονάδα ελέγχου αναχαιτίσεων και το αναχαιτίζον αεροσκάφος:

α) προσπαθούν πρώτα να αποκαταστήσουν αμφίφορη επικοινωνία με το αναχαιτιζόμενο αεροσκάφος σε κοινή γλώσσα στη συχνότητα κινδύνου 121.5 MHz χρησιμοποιώντας τα χαρακτηριστικά κλήσης "INTERCEPT CONTROL" - "INTERCEPTOR" (Χαρακτηριστικό κλήσης)" και "INTERCEPTED AIRCRAFT" αντίστοιχα,

β) σε περίπτωση αποτυχίας, προσπαθούν να αποκαταστήσουν αμφίφορη επικοινωνία με το αναχαιτιζόμενο αεροσκάφος σε οποιαδήποτε άλλη συχνότητα ή συχνότητες που έχουν καθορισθεί από την αρμόδια Αρχή Εναέριας Κυκλοφορίας ή να αποκαταστήσουν επαφή μέσω των αρμοδίων μονάδας(ων) Εξυπηρέτησης Εναέριας Κυκλοφορίας,

7.2 Αν επιτευχθεί επαφή μέσω συχνότητας κατά την διάρκεια αναχαίτισης, αλλά δεν είναι δυνατή η επικοινωνία σε κοινή γλώσσα, πρέπει να γίνουν προσπάθειες όσον αφορά την μεταβίβαση οδηγιών, βεβαίωσης λήψης αυτών και οποιωνδήποτε πληροφοριών με χρήση φράσεων και προφοράς, που καθορίζονται στον Πίνακα A1 κατωτέρω, εκπέμποντας κάθε φράση δύο φορές.

### 8. Αποφυγή Χρήσης Όπλων

Σημείωση: Με ομόφωνη αποδοχή από την 25η (έκτακτη) Σύνοδο της Συνέλευσης του ICAO στις 10 Μαΐου 1984, του άρθρου 3(δις) της Σύμβασης της Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας τα συμβαλλόμενα κράτη έχουν αποδεχθεί ότι "κάθε Κράτος πρέπει να απέχει από την προσφυγή στην χρήση όπλων, εναντίον πολιτικών αεροσκαφών σε πτήση". [Τα διαλαμβανόμενα στην ανωτέρω σημείωση έχουν κυρωθεί από ελληνικής πλευράς με τον Ν. 1710/1987 (ΦΕΚ 109Α)]

Η χρήση τροχιοδεικτικών βλημάτων για την προσέλκυση προσοχής είναι επικίνδυνη και αναμένεται ότι θα ληφθούν μέτρα για να αποφευχθεί η χρήση τους, ώστε οι ζωές των επιβαινόντων και η ασφάλεια του αεροσκάφους δεν θα κινδυνεύσει.

### 9. Συντονισμός Μεταξύ Μονάδων Ελέγχου Αναχαίτισης και Μονάδων Εξυπηρέτησης Εναέριας Κυκλοφορίας

Είναι ουσιώδες να διατηρείται στενός συντονισμός μεταξύ Μονάδας Ελέγχου Αναχαιτίσεως με τις αρμόδιες Μονάδες Εξυπηρέτησης Εναέριας Κυκλοφορίας κατά την διάρκεια όλων των φάσεων της αναχαίτισης αεροσκάφους που είναι, ή πιθανόν να είναι, πολιτικό αεροσκάφος, ώστε η Μονάδα Εξυπηρέτησης Εναέριας Κυκλοφορίας να είναι πλήρως ενημερωμένη για την εξέλιξη και τις απαιτούμενες ενέργειες του αναχαιτιζόμενου αεροσκάφους.

Πίναχας Α-1

| *Φράσεις για χρήση από το ΑΝΑΧΑΙΤΙΖΟΝ αεροσκάφος* | | | *Φράσεις για χρήση από το ΑΝΑΧΑΙΤΙΖΟΜΕΝΟ αεροσκάφος* | | |
|---|---|---|---|---|---|
| *Φράση* | *Προφορά*[1] | *Ερμηνεία* | *Φράση* | *Προφορά*[1] | *Ερμηνεία* |
| CALL-SIGN | KOL SA-IN | Ποιό είναι το Χαρακτηριστικό κλήσης σας; | CALL-SIGN[2] | KOL SA-IN | Το χαρακτηριστικό κλήσης μου είναι... (Χαρακτηριστικό κλήσης) |
| FOLLOW | FOL-LO | Ακολουθείστε με | WILCO | VILL-KO | Κατανοήθηκε θα συμμορφωθώ |
| DESCEND | DEE-SEND | Κατεβείτε για προσγείωση | CANNOT | KANN-NOTT | Αδύνατώ να συμμορφωθώ |
| YOU LAND | YOU LAAND | Προσγειωθείτε σε αυτό το αεροδρόμιο | REPEAT | REE-PEET | Επαναλάβατε τις οδηγίες σας. |
| PROCEED | PRO-SEED | Μπορείτε να συνεχίσετε | AM LOST | AM LOSST | Θέση άγνωστη |
| | | | MAYDAY | MAYDAY | Είμαι σε κατάσταση ανάγκης. |
| | | | HIJACK[3] | HI-JACK | Υφίσταμαι αεροπειρατεία |
| | | | LAND (Place name) | LAAND (Place name) | Ζητώ να προσγειωθώ στο (όνομα μέρους) |
| | | | DESCEND | DEE-SEND | Ζητώ κάθοδο |

*1) Στην δεύτερη στήλη η έμφαση των συλλαβών δίδεται με υπογράμμιση.*

*2) Το χαρακτηριστικό κλήσης που ζητείται είναι αυτό που χρησιμοποιείται στις ραδιοτηλεφωνικές επικοινωνίες με τις Μονάδες εξυπηρέτησης Εναέριας Κυκλοφορίας και αντιστοιχίνεται στο χαρακτηριστικό κλήσης του αεροσκάφους στο σχέδιο πτήσης.*

*3) Πολλές φορές οι περιστάσεις δεν επιτρέπουν, ούτε κάνουν επιθυμητή την χρήση της φράσης HIJACK (αεροπειρατεία).*

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ (ATTACHMENT) Β
ΠΑΡΑΝΟΜΗ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗ

1. Γενικά

Οι κατωτέρω διαδικασίες σκοπεύουν να χρησιμοποιηθούν σαν οδηγός για χρήση από αεροσκάφη, όταν λαμβάνει χώρα παράνομη παρέμβαση και το αεροσκάφος δεν είναι σε θέση να γνωστοποιήσει το γεγονός αυτό σε Μονάδα Εξυπηρέτησης Εναέριας Κυκλοφορίας.

2. Διαδικασίες

2.1. Εκτός αν οι συνθήκες επί του αεροσκάφους υπαγορεύουν διαφορετικά, ο κυβερνήτης θα προσπαθεί να συνεχίσει την πτήση στο εκχωρημένο ίχνος και επίπεδο πλεύσης μέχρι να μπορέσει να ενημερώσει μία Μονάδα Εξυπηρέτησης Εναέριας Κυκλοφορίας ή να βρεθεί μέσα σε κάλυψη RADAR.

2.2. Όταν αεροσκάφος που υπόκειται σε κατάσταση παράνομης παρέμβασης, είναι αναγκασμένο και πρέπει να απομακρυνθεί από το εκχωρημένο ίχνος και επίπεδο πλεύσης, χωρίς να μπορεί να έρθει σε επαφή ραδιοτηλεφωνική με τις υπηρεσίες Εναέριας Κυκλοφορίας, ο κυβερνήτης του αεροσκάφους όποτε είναι δυνατόν θα:

α) Προσπαθεί να εκπέμψει προειδοποιήσεις στην VHF συχνότητα κινδύνου και σε άλλες κατάλληλες συχνότητες, εκτός αν οι συνθήκες επί του αεροσκάφους υπαγορεύουν διαφορετικά. Μπορεί να χρησιμοποιηθούν και άλλες συσκευές όπως αποκριτές, δίκτυο δεδομένων (data link) κ.λπ., αν προσφέρονται καλλίτερα και το επιτρέπουν οι περιστάσεις, και

β) ενεργεί σύμφωνα με καθιερωμένες ειδικές διαδικασίες για ασυνήθιστες καταστάσεις (contigencies) πτήσης, όπου τέτοιες διαδικασίες έχουν καθιερωθεί και δημοσιευθεί στο εγχειρίδιο του ICAO υπ' αριθμ. 7030 Regional Supplementary Procedures (Περιοχικές Συμπληρωματικές Διαδικασίες), ή

γ) Αν δεν έχουν καθιερωθεί ειδικές περιοχικές διαδικασίες, συνεχίζει σε ένα επίπεδο το οποίο διαφέρει από τα κανονικά χρησιμοποιούμενα για IFR πτήσεις επίπεδα πλεύσης στην περιοχή, κατά 300m (1000 ft) αν είναι πάνω από τα Fl 290 ή κατά 150m (500 ft) αν είναι κάτω του Fl 290.

ΣΗΜΕΙΩΣΗ: Οι ενέργειες που πρέπει να ληφθούν από ένα αεροσκάφος που αναχαιτίζεται ενώ υπόκειται σε πράξη παράνομης παρέμβασης, περιγράφονται στην παρ. 3.8 του παρόντος.

Άρθρο 2

Βάσει του άρθρου 38 του κυρωτικού της Συνθήκης Σικάγου 211/1947 η Ελλάδα εκδήλωσε στον Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας τις κατωτέρω διαφορές τις οποίες ο ανωτέρω δια της από 10.4.1996 κυκλοφορίας του Συμπληρώματος (Supplement) του Παραρτήματος (Annex) 2 Κανόνες Αέρος, εγνωστοποίησε στα Κράτη - μέλη του, ήτοι Κεφάλαιο 3 (Γενικοί Κανόνες) παράγραφος 3.3.1.2. Απαιτήσεις υποβολής σχέδιου πτήσης.

Σχέδιο πτήσης υποβάλλονται στις αρμόδιες υπηρεσίες Εναέριας Κυκλοφορίας πριν από την πτήση:

α) όλων των πτήσεων (any flight) ή τμήματος αυτών, στις οποίες θα παρασχεθούν εξυπηρετήσεις Εναέριας Κυκλοφορίας,

β) όλων των πτήσεων (any flight) διαμέσου διεθνών συνόρων,

γ) όλων των πτήσεων (any flight) διαμέσου των ορίων των ATHINAI FIR για σκοπούς πληροφοριών πτήσης, υπηρεσιών συνέγερσης, έρευνας και διάσωσης, καθώς και συνεργασίας με τις αρμόδιες Στρατιωτικές Μονάδες ή Μονάδες Ελέγχου Εναέριας Κυκλοφορίας, με σκοπό την αποφυγή πιθανών αναγκών αναχαιτίσεων για λόγους αναγνωρίσεων.

Η απόφαση αυτή να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Αθήνα, 20 Ιουλίου 1998

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ

**ΑΝΑΣΤ. ΜΑΝΤΕΛΗΣ**

# ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ

## ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΟΥ 34 * ΑΘΗΝΑ 104 32 * TELEX 223211 YPET GR * FAX 52 34 312

## ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ ΠΟΛΙΤΩΝ

| ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ<br>Σολωμού 51 | | ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ<br>ΠΩΛΗΣΗΣ Φ.Ε.Κ. | |
|---|---|---|---|
| Πληροφορίες δημοσιευμάτων Α.Ε. - Ε.Π.Ε. | 5225 761 | ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ | |
| | 5230 841 | Βασ. Όλγας 188, 1ος όρ. - Τ.Κ. 546 55 | (031) 423 956 |
| Πληροφορίες δημοσιευμάτων λοιπών Φ.Ε.Κ. | 5225 713 | ΠΕΙΡΑΙΑΣ | 4136 402 |
| | 5249 547 | Νικήτα 6-8 Τ.Κ. 185 31 | 4171 307 |
| Πώληση Φ.Ε.Κ. | 5239 762 | ΠΑΤΡΑ | (061) 271 249 |
| Φωτοαντίγραφα παλαιών Φ.Ε.Κ. | 5248 141 | Κορίνθου 327 Τ.Κ. 262 23 | 224 581 |
| Βιβλιοθήκη παλαιών Φ.Ε.Κ. | 5248 188 | ΙΩΑΝΝΙΝΑ | |
| Οδηγίες για δημοσιεύματα Α.Ε. - Ε.Π.Ε. | 5248 785 | Διοικητήριο Τ.Κ. 454 44 | (0651) 21 901 |
| Εγγραφή Συνδρομητών Φ.Ε.Κ. και | | ΚΟΜΟΤΗΝΗ | (0531) 22 637 |
| αποστολή Φ.Ε.Κ. | 5248 320 | Δημοκρατίας 1 Τ.Κ. 691 00 | 26 522 |

ΤΙΜΗ ΦΥΛΛΩΝ ΕΦΗΜΕΡΙΔΟΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ
- Μέχρι 8 σελίδες 200 δρχ.
- Από 8 σελίδες και άνω προσαύξηση 100 δρχ. ανά 8σέλιδο ή μέρος αυτού

## ΕΤΗΣΙΕΣ ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ Φ.Ε.Κ.

| Τεύχος | Κ.Α.Ε. Προϋπολογισμού 2531 | Κ.Α.Ε. εσόδου υπέρ ΤΑΠΕΤ 3512 |
|---|---|---|
| Α' (Νόμοι, Π.Δ., Συμβάσεις κ.λπ.) | 60.000 δρχ. | 3.000 δρχ. |
| Β' (Υπουργικές αποφάσεις κ.λπ.) | 70.000 » | 3.500 » |
| Γ' (Διορισμοί, απολύσεις κ.λπ. Δημ. Υπαλλήλων) | 15.000 » | 750 » |
| Δ' (Απαλλοτριώσεις, πολεοδομία κ.λπ.) | 70.000 » | 3.500 » |
| **Αναπτυξιακών Πράξεων** (Τ.Α.Π.Σ.) | 30.000 » | 1.500 » |
| **Ν.Π.Δ.Δ.** (Διορισμοί κ.λπ. προσωπικού Ν.Π.Δ.Δ.) | 15.000 » | 750 » |
| **Παράρτημα** ( Πίνακες επιτυχόντων διαγωνισμών κ.τλ.) | 5.000 » | 250 » |
| **Δελτίο Βιομηχανικής Ιδιοκτησίας** (Δ.Ε.Β.Ι.) | 10.000 » | 500 » |
| **Ανωτάτου Ειδικού Δικαστηρίου** (Α.Ε.Δ.) | 3.000 » | 150 » |
| **Προκηρύξεων Α.Σ.Ε.Π.** | 10.000 » | 500 » |
| **Ανωνύμων Εταιρειών & Ε.Π.Ε.** | 250.000 » | 12.500 » |
| **ΓΙΑ ΟΛΑ ΤΑ ΤΕΥΧΗ ΕΚΤΟΣ Α.Ε. & Ε.Π.Ε.** | 250.000 » | 12.500 » |

* Οι συνδρομές του εσωτερικού προπληρώνονται στα Δημόσια Ταμεία που δίδουν αποδεικτικό είσπραξης (διπλότυπο) το οποίο με τη φροντίδα του ενδιαφερομένου πρέπει να στέλνεται στην Υπηρεσία του Εθνικού Τυπογραφείου.
* Οι συνδρομές του εξωτερικού επιβαρύνονται πέραν των ανωτέρω αναφερομένων ποσών με τα ταχυδρομικά τέλη και μπορεί να στέλνονται με επιταγή και σε ανάλογο συνάλλαγμα στο Διευθυντή Διαχείρισης του Εθνικού Τυπογραφείου.
* Η πληρωμή του ποσοστού του ΤΑΠΕΤ που αντιστοιχεί σε συνδρομές, εισπράττεται στην Αθήνα από το Ταμείο του ΤΑΠΕΤ (Σολωμού 51 - Αθήνα) και στις άλλες πόλεις από τα Δημόσια Ταμεία.
* Οι συνδρομητές του εξωτερικού μπορούν να στέλνουν το ποσό του ΤΑΠΕΤ μαζί με το ποσό της συνδρομής.
* Οι Νομαρχιακές Αυτοδιοικήσεις, οι Δήμοι, οι Κοινότητες ως και οι επιχειρήσεις αυτών πληρώνουν το μισό χρηματικό ποσό της συνδρομής και ολόκληρο το ποσό υπέρ του ΤΑΠΕΤ.
* Η συνδρομή ισχύει για ένα χρόνο, που αρχίζει την 1η Ιανουαρίου και λήγει την 31η Δεκεμβρίου του ίδιου χρόνου. Δεν εγγράφονται συνδρομητές για μικρότερο χρονικό διάστημα.
* Η εγγραφή ή ανανέωση της συνδρομής πραγματοποιείται το αργότερο μέχρι τον Μάρτιο κάθε έτους.
* Αντίγραφα διπλοτύπων, ταχυδρομικές επιταγές και χρηματικά γραμμάτια δεν γίνονται δεκτά.

**Οι υπηρεσίες του κοινού λειτουργούν καθημερινά από 08.00 έως 13.00**

ΑΠΟ ΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ